

Paris,  
Le 10 novembre 2011

Monsieur le Président de la République,

La politique de la grande vitesse ferroviaire n'est pertinente que si elle respecte une double exigence : répondre aux nécessités du moment, à l'urgence, et s'inscrire simultanément dans une logique structurante d'aménagement du territoire.

Il nous faut de plus résoudre l'équation suivante : poursuivre notre politique d'aménagement du territoire dans un environnement budgétaire extrêmement rigoureux.

L'introduction de la grande vitesse ferroviaire dans la partie centrale de notre territoire national n'échappe pas à ces règles :

- une nécessité immédiate : doubler la LGV existante entre Paris et Lyon, totalement saturée ;
- un enjeu à moyen terme : permettre aux métropoles régionales de la zone concernée – Clermont-Ferrand, Limoges, Orléans, Nevers – ainsi qu'aux territoires périphériques – Cher, Creuse, Indre... – d'accéder à la grande vitesse, pour le plus grand bénéfice de leur désenclavement et de leur dynamisme économique ;
- le tout dans le souci d'une gestion économe et avisée des deniers publics.

Actuellement, le dispositif d'ensemble élaboré en réponse à ces diverses nécessités pêche par manque de cohérence : il n'est que le résultat de la juxtaposition de propositions éparses, certes sérieuses dans leur conception, mais qui semblent n'exister que « pour leur propre compte », sans prise en considération des interférences avec les projets voisins ni volonté de se combiner avec eux.

Pour des chantiers de cette ampleur et de ce coût, ce travers n'est pas tenable. Au cloisonnement des projets doit succéder une logique d'harmonisation et même d'intégration.

Nous demandons en conséquence que soient fusionnés en une démarche unique et intégrée le projet de LGV POCL et l'opération concomitante de régénération et de développement de la ligne classique POLT, à travers un raccordement de la seconde à la première au nord de Châteauroux.

Les avantages à attendre de cette solution seraient indéniables :

- l'insertion de Limoges dans le tracé, ce qui la mettrait à deux heures de Paris par le rail et faciliterait son accès à Lyon ;
- un taux de rentabilité socio-économique de l'ensemble imbattable, par apport de la ligne POLT à la ligne POCL ;
- un coût global en investissement moins élevé que l'addition des coûts des deux projets pris séparément.

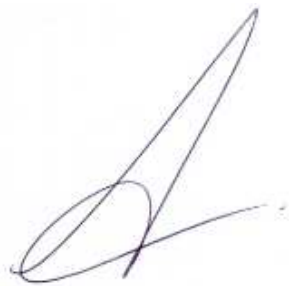
Si cette solution est retenue, le « barreau » à grande vitesse Limoges-Poitiers, initiative antérieure et isolée, fort onéreuse et techniquement contestable, pourrait être avantageusement remplacé par une liaison TGV via Châteauroux et Orléans.

La logique d'intégration qui nous amène à préconiser cette option n'est pas isolée. Une approche de même nature inspire ainsi la réflexion de l'association ALTRO, qui prône la réalisation de « TRANSLINE », portion française de la grande transversale ferroviaire européenne ouest-est.

Nous souhaitons ardemment que les grands chantiers ferroviaires vitaux pour notre pays voient le jour et sommes persuadés que seule une vision d'ensemble et intégrée des différents projets rendra leur réalisation possible.

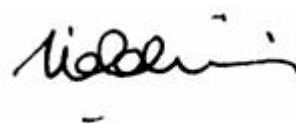
C'est cette conviction qui nous conduit à vous soumettre notre requête sur la fusion des projets POCL / régénération du POLT.

Vous remerciant vivement d'avoir bien voulu en prendre connaissance, et dans l'espoir que vous jugerez utile et opportun de lui réserver une suite favorable, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président de la République, l'expression de notre très haute considération.



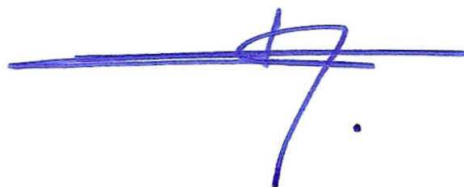
Jean AUCLAIR

*Député de la Creuse  
Maire de Cressat*



Nicolas FORISSIER

*Ancien Ministre  
Député de l'Indre  
Maire de La Châtre*



Louis PINTON

*Sénateur de l'Indre  
Président du Conseil Général de l'Indre*



Jean-François MAYET

*Sénateur de l'Indre  
Maire de Châteauroux*

*Monsieur Nicolas SARKOZY  
Président de la République  
Palais de l'Elysée  
55 rue du Faubourg Saint-Honoré  
75008 PARIS*