

MESSAGE

de

**Brice HORTEFEUX,
Ministre de l'Intérieur
de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales
Président d'Honneur de l'Association TGV
Grand Centre Auvergne**

**à l'occasion de la Table ronde
organisée par l'Association TGV Grand Centre
Auvergne
Samedi 23 octobre 2010 – 9 h 45
Nevers**

Monsieur le Président, Cher Rémy POINTEREAU
Monsieur le Préfet,
Mesdames et Messieurs les Parlementaires
Mesdames et Messieurs les élus, Maires, Conseillers
régionaux, Conseillers généraux
Mesdames, Messieurs les membres de l'Association
TGV Grand Centre Auvergne,
Mesdames, Messieurs,

Je ne peux malheureusement être à vos côtés
aujourd'hui, à Nevers pour cette nouvelle réunion de
notre Association.

J'ai tenu toutefois à vous adresser ce court
message pour rappeler **les trois points saillants qui
doivent être notre priorité commune pour ce grand
projet** auquel nous tenons tous, et je remercie le
Sénateur Rémy POINTEREAU de vous en faire la
lecture.

Premièrement : la tenue du calendrier du projet est capitale

Il y a urgence.

Le temps perdu ne se rattrape pas.

D'une part, l'Auvergne, le Centre et le Limousin ont
déjà trop attendu et souffert d'être à l'écart du réseau à
grande vitesse.

D'autre part, la saturation du réseau Sud-Est (gare
de Lyon et LN1) est un phénomène réel et sérieux.

Les dates sur lesquelles l'attention doit maintenant être rivée sont :

- **Mi- janvier 2011** pour la remise par RFF à la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) du dossier complet de saisine de la LGV POCL.
- **septembre 2011** pour le début du débat public de la LGV POCL sous l'égide d'une CPDP (Commission Particulière du Débat Public) préalablement nommée par la CNDP.

Deuxièmement la réussite du débat public est une étape essentielle du projet. Pour cela, il faut être exemplaire.

Il convient, tant pour la CNDP qu'ultérieurement pour le débat proprement dit, que le dossier support du débat public soit **clair et pédagogique** (y compris pour des non spécialistes aux questions de transport), **transparent et cohérent** (les chiffres doivent être rendus compréhensibles) et enfin **objectif et exhaustif** (pour la comparaison des variantes ou scénarios).

Un tracé ne peut être comparé à un autre que si on dispose pour chacun des termes de la comparaison :

- de *la vision géographique du tracé* (pour savoir par où il passe),
- de *la longueur* totale des différents itinéraires,

- des *temps de parcours* et des *vitesse commerciales* maxima pour les principales origines destinations (OD),
- de *coûts de construction* suffisamment détaillés,
- des *trafics* actuels et nouveaux pour les principales OD,
- des principaux *impacts sur l'environnement*,
- des améliorations (ou dégradations) des *dessertes ferroviaires*,
- de son *intérêt socio-économique*,
- de son *bilan carbone*.

Le public doit être en mesure de comprendre comment ces éléments interagissent.

Par ailleurs les variantes doivent être instruites **en retenant le même degré d'optimisation et d'ambition**. Les choix relatifs à certains éléments du projet doivent être justifiés par le calcul économique, en montrant que leur rentabilité marginale est inférieure ou supérieure à celle du reste du projet, ce qui explique que le maître d'ouvrage les ait éliminés ou retenus.

Troisièmement : Le projet doit être ambitieux et de son temps. Il doit être une nouvelle vitrine pour l'industrie française par :

- ses vertus pour l'aménagement du territoire,
- son ambition de service,
- ses performances,
- ses qualités environnementales,
- sa contribution au développement durable.

Dans cette perspective, **la vitesse commerciale de 360 km/h doit être envisagée** dans le dossier support du débat public non pas comme une simple potentialité mais comme une variante du projet mise sur un pied d'égalité avec la vitesse de 300/320 km/h et être pleinement étudiée avec le même degré de détail.

La rentabilité du passage de 300/320 à 360 km/h doit apparaître pour justifier ce progrès technologique.

L'absence d'expérience et de pratique de la vitesse de 360 km/h ne peut être une excuse pour ne pas l'instruire complètement moyennant une série d'hypothèses qu'il convient d'explicitier. En effet le choix de la vitesse est un atout essentiel pour le financement du projet et non un élément marginal de son amélioration.

Cette nouvelle ligne POCL sera la plus longue en tracé. Elle doit être aussi un symbole de la Haute Technologie Française.

Tels sont les rappels que je souhaitais vous adresser en préambule à vos travaux d'aujourd'hui.