

COMPTE-RENDU
Réunion CPDP – RFF- Association TGV Berry- Limousin – Pyrénées
du 18 octobre 2006

1. PARTICIPANTS

Nom	Fonction
Pierrette Larivaille	Présidente de la CPDP
Jennifer Liégeois	Secrétaire générale CPDP
Sylvestre Salin	RFF- Chef de projet
Dziedzicki Jean-Marc	RFF - Pôle concertation
Naji Rizk	RFF - Chef de Division Centre Ouest à la Direction du développement
Xavier Parizot	Consultant i et e
Didier Thillet	Président de l'Association TGV Berry-Limousin- Pyrénées
Jacky Naudet	Association TGV Berry-Limousin- Pyrénées
Anne Trespeuch	Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées

2. ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

Examen des premiers résultats des analyses conduites par RFF sur le projet TGV de l'Association TGV Berry-Limousin-Pyrénées portant sur l'évaluation du potentiel de trafic et de l'estimation des temps de parcours et des coûts.

3. L'EVALUATION DU POTENTIEL DE TRAFIC

Naji Rizk rappelle les principes de base à considérer, à savoir que le nombre d'habitants dans l'aire d'un projet est l'un des facteurs générant du trafic mais qu'il existe d'autres critères.

Pour la partie Limoges – Brive – Toulouse, RFF trouve le même nombre d'habitants que l'association contrairement à la portion nord pour laquelle RFF ne compte pas la même zone de chalandise que l'Association.

RFF présente la note qu'il remet aux participants en indiquant que la Nièvre et le Puy de Dôme ne sont pas intégrés dans l'étude car desservis par d'autres trains. Didier Thillet est convaincu de l'intérêt pour Nevers et Clermont-Ferrand à se rattacher à l'axe central pour aller à Lille.

Ce qui pèse sur l'analyse en cours :

1. Le cas spécifique d'Orléans :

Orléans possède 39 A/R par jour vers Paris. Si une nouvelle gare est créée, elle ne sera pas implantée en centre-ville et on peut se demander si effectivement les voyageurs feront l'effort de se déplacer pour un gain de temps de 15 minutes.

Pour Didier Thillet, Orléans est surtout intéressé par l'ouverture vers le Nord au-delà de Paris. Sylvestre Salin souligne que les personnes susceptibles d'être concernées sont surtout celles qui font la navette Domicile-Travail. Entre un TER et un TGV la différence de prix pour le temps de parcours n'est pas justifiable pour les personnes qui font du trajet domicile –travail pour les personnes qui ne gagnent que 5 à 10 minutes sur leur trajet.

2. L'aire d'influence du projet

Contrairement à l'association, RFF n'a pas inséré le Loir et Cher, la Creuse, ni la Dordogne : à priori, la prise en compte de ces départements n'apporterait qu'entre 10 000 et 50 000 personnes supplémentaires. Pour déterminer l'aire d'influence des gares, RFF table sur un temps de trajet de 45 minutes maximum (par la route ou le fer) pour rejoindre les dites gares.

Didier Thillet pense qu'il faudrait intégrer dans les calculs le trafic induit par le développement espéré de l'aéroport Châteauroux –Déols. Sylvestre Salin lui précise que cela paraît difficile car il n'y a aucune donnée aujourd'hui sur ce sujet.

Madame Larivaille demande à RFF d'analyser plus précisément les zones d'influence autour de Châteauroux notamment en prenant en compte les zones rurales, intéressés par une LGV.

RFF complètera son étude afin de répondre au cahier des charges élaboré par le groupe d'échanges d'ici 2 à 3 semaines.

4. ESTIMATION DES TEMPS DE PARCOURS ET DES COÛTS

Les éléments de coûts présentés par RFF incluent les données fournies par l'association pour la définition du projet TGV Capitole.

Ces coûts prennent en compte la possibilité d'envisager des portions à une voie en différenciant les coûts au km de ligne nouvelle en fonction des difficultés.

Les coûts sont apparus suffisamment détaillés. Ils confirment les chiffres annoncés précédemment de 2,15 à 2,25 milliards d'euros pour la partie Paris-Châteauroux et de 2,35 à 2,5 milliards pour la partie située au sud de Châteauroux.

RFF confirme que les temps de parcours seraient proches d'une heure pour rejoindre une nouvelle gare de Châteauroux à partir de Paris.

DATE DE LA PROCHAINE REUNION A DETERMINER.