



LIGNE A GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

Concertation territoriale

Atelier thématique

Fonctionnalités du projet et réseaux de transport

Compte-rendu de réunion

OBJET DE LA REUNION	DATE DE LA REUNION
Point sur les ateliers thématiques Les premiers rendus d'études « Méthodologie et enjeux »	Mardi 18 novembre 2008

REDACTEUR	PROCHAINES REUNIONS
N. CAMOUS	- Le lundi 19 janvier 2009 à Limoges

SOCIETES	REPRESENTANTS	TEL / FAX / MAIL	PRES.	ABS.	DIFF.	CONVOCA
Equipe projet						
RFF	DZIEDZICKI Jean-Marc					
RFF	HUGOT Christophe					
RFF	JIMENEZ Fabien					
ALGOE	DESCHAMPS Marion					
ALGOE	PICARD Grégoire					
ARCADIS	BRICHANT Cyrille					
EGIS Rail	BREDEL Jean-Eric					
EGIS Environnement	LABARRAQUE Dorothée					
MVA	CHI Arnaud					
MENSCOM	CAMOUS Nicolas					
Participants à l'atelier						
ALTRO	BERTRAND Guillaume					
Association Désenclavement nord Haute- Vienne et Montmorillonnais	JARDEL Yvonne					
CG87	MAHAUT Pierre					

Communauté d'Agglomération Limoges Métropole	BOULEGE Claude				
Communauté d'Agglomération de Poitiers	MONANGE Maurice				
Communauté d'Agglomération de Poitiers	FONTENEAU Laurent				
Communauté d'Agglomération de Poitiers	HURTEAU Xavier				
DRE Limousin Limoges	BUGE Francis				
DRE Limousin Limoges	GUILLON Denis				
DRE Poitou-Charentes	LAURENCON Patrick				
FNAUT	TRIMOULINARD Henriette				
FNAUT	PLICHARD Bernard				
Région Limousin	GANGLER Jacques				
Région Limousin	JARRY Michaël				
Région Poitou-Charentes	COLLET-VERGNAUD Michèle				
SEPIAL	MOREAU Sylvie				
SNCF	FRUCHON Guylaine				
SNCF	SCHNEIDER Raoul				

TYPE	EMETTEUR	N° ORDRE DOC.	VERSION	INDICE	Du
CR	MEN	2528	1		08/12/08

Début de la réunion à 9h45.

Jean-Marc POUZOLS remercie les participants de leur présence à cette deuxième réunion de l'atelier thématique « Fonctionnalités et réseaux de transport ». Il présente l'ordre du jour de la réunion en précisant que le deuxième temps de la réunion sera animé par le bureau d'études EGIS Rail.

Présentation de RFF

cf. diaporama annexé au présent compte rendu.

- Rappel du principe des 4 ateliers thématiques et de leur objectif : construire le programme fonctionnel et établir les zones préférentielles de passage ;
- Le bilan des réunions des 4 premières réunions d'ateliers thématiques en septembre 2008 : celui-ci a donné lieu à un taux de participation important sur l'ensemble des 4 réunions, d'autant plus remarquable que les délais de mobilisation étaient courts ;
- Le traitement des comptes-rendus : il est précisé que toutes les modifications demandées ont été intégrées, en dehors de celles visant à modifier des propos autres que les siens ;
- Un retour sur les contributions des acteurs de l'atelier depuis la première réunion (outre les modifications demandées et apportées aux comptes-rendus) : il est notamment précisé que de nouveaux acteurs ont été sollicités, à l'invitation de RFF (une nouvelle liste des participants est distribuée) et que des discussions sont en cours avec le préfet coordonnateur afin de mettre en place un dispositif d'information directe des élus locaux. Les interventions d'experts sont également possibles, avec un calibrage à environ ½ heure ;
- La charte de la concertation a donné lieu à des évolutions sur plusieurs points, visant notamment à :
 - proposer des termes moins contraignants afin que les participants n'aient pas le sentiment de se voir imposer des contraintes ;
 - proposer un délai de transmission des documents 7 jours avant la réunion, comme prévu initialement, mais permettant de donner son avis jusqu'à 7 jours après la réunion, ce qui laisserait finalement 15 jours aux participants.
 - permettre la diffusion des documents transmis à des tiers en maîtrisant la diffusion.Il est prévu de transmettre la charte à la CNDP en décembre.
- Le programme des ateliers : il est prévu l'organisation de deux réunions plénières qui permettront de mettre en commun les réflexions de chaque atelier.

Echanges avec les participants au cours de la présentation de RFF :

La FNAUT demande comment cette étude s'articule avec celles menées les années précédentes. Repart-on de zéro ou bien continue-t-on sur la base de ce qui a été annoncé ? → *Jean-Marc POUZOLS répond que les études ne repartent pas de zéro. Elles s'inscrivent dans la suite de celles menées pour le débat public et de la décision du Conseil d'Administration de RFF. Le débat public a néanmoins conduit à des conclusions portant sur un champ d'études large, et il convient maintenant de préciser ces conclusions afin d'avancer et de détailler progressivement le projet et son inscription dans les territoires.*

La FNAUT s'interroge sur le devenir des trois tracés initialement envisagés au cours du débat public. → *Jean-Marc POUZOLS lui précise que c'est la solution médiane qui a été retenue et sur laquelle portent désormais les études.*

Présentation d'EGIS Rail (Jean-Eric BREDEL)

cf. diaporama annexé au présent compte rendu.

Première partie (écrans 1 à 32) :

- Rappel des objectifs généraux de la LGV Poitiers-Limoges (incluant une desserte de Lille via l'aéroport Charles de Gaulle) ainsi que des caractéristiques du projet issu du débat public, qui constitue le point de départ des études. Il est également précisé que le projet doit permettre un trafic grande vitesse et voyageurs, sans trafic fret (ce qui a un impact en terme de référentiel technique) ;
- Mise en perspective du projet par rapport, d'une part aux infrastructures actuelles, d'autres parts aux projets actés par le CIADT de 2003 (dont GPSO et la desserte de La Rochelle par TGV depuis Poitiers) ;
- La diffusion de la grande vitesse, l'existence d'un tronc commun à l'ensemble des destinations Grand Ouest et un cadencement du service : ce cadencement est aujourd'hui un mode d'organisation applicable sur l'ensemble du réseau national, avec deux horizons d'application : 2012 sur le réseau structurant et 2020 sur l'ensemble du réseau. Ce cadencement est un élément important car il a des conséquences en termes d'exploitation ;
- Les aménagements capacitaires : notamment à la gare Montparnasse, afin de permettre d'absorber l'augmentation du trafic (SEA puis Poitiers-Limoges). Les modifications du système de signalisation devraient à eux seuls permettre une fréquence de 16 trains / heure contre 11 aujourd'hui ;
- Rappel des hypothèses de dessertes (10 AR Paris-Brive, 1 AR Lille-Limoges-Brive par jour).
- Les principaux éléments relatifs à l'évolution de la part modale du fer par rapport à la route et à l'aérien ;
- Les enjeux de diffusion de la grande vitesse : aménagement du territoire, développement de services complémentaires ;
- Les enjeux de la voie unique : une solution adaptée qui nécessite une attention particulière, dont des sections de voie double permettant les croisements. Le graphicaage (définition de s services) découle en grande partie de la manière dont ces sections de voie double sont mises en oeuvre. Deux exemples sont présentés : la voie unique centrale avec des sections de voies doubles aux extrémités ou un tronçon de voie double central.

Echanges avec les participants au cours de la première partie de la présentation :

La FNAUT s'interroge sur l'appellation « Grand Ouest » utilisée dans la présentation. ➔ *Jean-Eric BREDEL indique que ce n'est pas une appellation précise, mais qu'elle s'applique à un territoire incluant Nantes et La Rochelle, desservis par le train à partir du tronc commun ferroviaire Paris-Courtalain.*

La FNAUT dit ne pas comprendre comment il est possible d'assurer un cadencement compte-tenu des difficultés sur le tronc commun Paris-Courtalain, qui accueille notamment des trains de banlieue. La seule solution consisterait à construire une LGV entre Valenton et Massy. ➔ *Jean-Marc POUZOLS répond que le cadencement est un élément de contexte important pour le projet, et que l'on peut aussi structurer les horaires des trains de banlieue en fonction des horaires des grandes lignes. Pour autant le projet de LGV Poitiers-Limoges ne va pas structurer le cadencement. Jean-Eric BREDEL ajoute qu'il existe aussi des possibilités en matière de systèmes de signalisation permettant d'améliorer la capacité du tronc commun.*

L'association ALTRO rappelle qu'à la dernière réunion, il avait été mentionné la possibilité de prévoir d'autres circulations, en particulier une liaison interrégionale Limoges-Nantes avec une correspondance à Saint-Pierre des-Corps, qui serait une annonce de Transline. La demande est énorme et il est nécessaire de trouver des

réponses à court terme et moyen terme. Il conviendrait donc d'intégrer ces réflexions dans les études, notamment en matière de choix des correspondances ou du matériel. A titre d'exemple, d'autres pays européens mettent en place différentes gammes de TGV pour répondre à ces différents besoins. → *Jean-Eric BREDEL précise que l'on ne choisit pas de créer des arrêts par hasard. Des études sont menées afin de déterminer l'offre et la demande de transport et c'est en fonction des résultats de ces études que l'on adapte l'offre et la desserte. Le cas échéant, si ces études montrent la nécessité d'un arrêt à Saint-Pierre-des-Corps, pourquoi ne pas l'envisager ? Pour autant, le projet issu du débat public porte sur un engagement d'un trajet Paris-Limoges en 2h00. Tout arrêt supplémentaire peut entraîner un allongement du temps de parcours d'environ 10 minutes. Ce sont donc des éléments à prendre en compte, mais sur lesquels on ne peut pas se prononcer aujourd'hui.*

L'association ALTRO précise qu'il ne s'agit pas de prévoir de nombreux arrêts, mais qu'une alternative peut se révéler envisageable si une demande sur une relation Limoges-Nantes se fait jour, avec la possibilité ainsi offerte d'assurer des liaisons interrégionales. → *Jean-Eric BREDEL réprécise qu'il est bien prévu d'étudier cette demande et que les études de trafic permettront d'éclairer le débat.*

L'association ALTRO informe qu'elle dispose de pré-études qui montrent qu'il existe des potentialités de trafic sur une relation transversale et qui peuvent aider à valider le barreau Poitiers-Limoges. → *Jean-Eric BREDEL indique qu'un bureau d'études est spécialement mandaté sur la question des études de trafic. Jean-Marc POUZOLS précise qu'il s'agit des sociétés Inexia-MVA, choisies il y a quelques jours et présentes dans la salle. Le cas échéant, il conviendra de leur communiquer les études disponibles.*

La Communauté d'Agglomération de Poitiers revient sur l'évaluation de la demande potentielle. Dans le cadre des études menées, et au regard du Grenelle de l'Environnement, étudier une transversale Est-Ouest est un point qui mérite d'être considéré afin de voir comment la LGV Poitiers-Limoges pourrait accueillir d'autres trafics, et constituer un tronçon de cette transversale. C'est important pour la configuration de l'infrastructure, non pas dans un premier temps mais dans ses évolutions potentielles. → *Jean-Eric BREDEL répond que les études vont apporter des éclairages sur les besoins et les trafics associés et les attentes, et permettre de dimensionner l'offre à court et long terme.*

La FNAUT demande quel est le trafic actuel Paris-Limoges-Brive et réaffirme que l'on envisage un projet d'envergure pour une région qui, pourtant, se dépeuple. → *Jean-Eric BREDEL répond qu'il ne dispose pas des éléments dans l'immédiat mais que ceux-ci vont être communiqués. Il rappelle la prévision de trafic à 2,23 millions de voyageurs.*

La FNAUT demande comment les choses se passent en cas d'incident ou d'accident sur la voie unique. → *Jean-Eric BREDEL répond que le système de signalisation prévu est le même que celui d'une LGV à double-voie et qu'il s'agit d'un système très sûr. Le projet n'est en aucun cas une LGV au rabais et disposera du même niveau de sécurité que toute autre LGV.*

Le Conseil Général de la Haute-Vienne demande quel est l'enjeu financier d'une voie unique par rapport à une voie double. → *Jean-Eric BREDEL lui répond que la différence est d'environ 30 % de moins pour une voie unique.*

La FNAUT pense que l'infrastructure sera dimensionnée au départ pour accueillir une double voie et précise que, sur la question du cadencement, un retard d'une relation Poitiers-Limoges ne mettra probablement pas en

retard une liaison vers Paris, et que c'est donc la liaison Poitiers-Limoges qui sera en retard. → . → *Jean-Eric BREDEL précise que l'infrastructure comme l'offre seront prévus pour garantir une certaine robustesse et qu'ils permettront des petits retards de 5 à 10'. Par contre, un retard d'1/2 heure posera effectivement des problèmes de correspondances.*

La FNAUT considère que les voies de croisement dépendent des horaires choisis pour le service et émet des doutes sur la faisabilité de la voie unique. → *Jean-Marc POUZOLS rappelle que l'enjeu est d'assurer un équilibre global au projet et d'apporter la bonne réponse et une bonne satisfaction des besoins, à un coût qui met en jeu des sommes importantes. Jean-Eric BREDEL ajoute qu'une voie (d'une voie double de LGV) équipée de système de signalisation performant permet de faire circuler jusqu'à un train toutes les 4 minutes soit, si on extrapole de 150 à 180 trains / jours /sens (plus de 300 trains /jour/sens pour une voie double de LGV). Dans le cas présent, le service initial envisagé est de 22 trains / jour, pour les deux sens, ce qui laisse une importante marge d'optimisation..*

La FNAUT demande quelle est la plage horaire prise en compte pour ces estimations. → *Jean-Eric BREDEL répond qu'il s'agit de la plage 6h00 – 22h00.*

Deuxième partie (écrans 34 à 51) :

- Les enjeux liés au couplage/découplage des trains en gare de Poitiers, pouvant nécessiter des aménagements (environnement contraint, arrivée de SEA, trafic des TER, longueur insuffisante des quais pour des trains couplés) qui ne devront pas pénaliser l'exploitation. Les enjeux sont moins importants en gare de Limoges, avec néanmoins la nécessité de gérer l'insertion des voies POLT et certains cas de cisaillements identifiés ;
- Le raccordement à la ligne Poitiers-Limoges existante doit notamment prendre en compte le fait que la ligne actuelle n'est pas électrifiée. Sur les cartes présentées, les zones entourées en orange figurent des zones – non finalisées – de raccordement possibles, en fonction des contraintes environnementales et géométriques ;
- Les enjeux du jumelage, envisagé à proximité de la ligne existante ou de la RN 147. Les caractéristiques techniques des différents types d'infrastructures (rayons, pentes, etc.) rendent toutefois très délicat un jumelage qui suivrait exactement une route nationale. Des zones possibles de jumelage avec la ligne classique sont néanmoins identifiées à ce stade. Par ailleurs, un certain nombre de contraintes environnementales fortes apparaissent d'ores et déjà au regard de la situation de la ligne classique ;
- Chacun des enjeux majeurs (voie unique, dessertes, correspondances, liens avec le réseau ferré) donnera lieu à un sous-dossier thématique complet.

Echanges avec les participants au cours de la deuxième partie de la présentation :

La Communauté d'Agglomération de Poitiers demande s'il faudra prévoir un programme d'investissement en gare de Poitiers ou si une reconfiguration ponctuelle sera envisagée. → *Jean-Eric BREDEL précise que les études sont en cours mais qu'il est probable qu'il faudra prévoir des travaux, en veillant à ne pas impacter l'exploitation des lignes circulées.*

La FNAUT demande également ce qu'il en est pour Saint Benoît.

La Région Poitou-Charentes confirme que des aménagements à Saint-Benoît seront probablement nécessaires et demande si les aménagements concernant la gare de Poitiers et Saint Benoît ne sont pas des

problématiques traitées dans le dossier SEA → *Jean-Marc POUZOLS répond que la bifurcation vers La Rochelle à Saint-Benoît est le seul point traité dans le cadre du projet SEA. Les autres problématiques de la gare de Poitiers ne sont pas traitées dans ce cadre. Il convient néanmoins de regarder aujourd'hui les perspectives en matière d'évolution du trafic à long terme (TER+fret) et l'éventuelle problématique de saturation de la section traversant Poitiers.*

La Communauté d'Agglomération de Poitiers rappelle que l'agglomération de Poitiers doit réviser son PLU et demande quand seront menées les études de raccordement. → *Jean-Eric BREDEL répond qu'un premier point sera fait à mi-janvier 2009. Jean-Marc POUZOLS ajoute que c'est effectivement un sujet urgent et un des points délicats du projet.*

Le Conseil Général de Haute-Vienne précise que, concernant le jumelage, si la voie ferrée ne peut pas suivre la route, la route peut par contre suivre la voie ferrée. → *Jean-Eric BREDEL répond que le jumelage d'une route avec une infrastructure possédant des référentiels techniques de conception « rigides », comme une LGV, risque de nécessiter des ouvrages plus importants que ceux nécessaires pour une route non jumelée et que cela peut donc augmenter le coût de la route du fait de caractéristiques géométriques plus contraignantes. Mais les études sont à mener au cas par cas.*

La DRE Limousin revient sur le schéma concernant les emprises nécessaires au jumelage et indique que ce schéma, qui présente pourtant la situation la plus favorable en termes de jumelage, montre que celui-ci démultiplie les emprises, avec les conséquences environnementales et financières en conséquence. Si de plus le profil est vallonné, une emprise jumelée peut être colossale, alors que celle de la route seule la minimiserait. → *Jean-Eric BREDEL complète le propos en précisant que suivant les cas, le jumelage peut être une vraie fausse bonne idée. Jean-Marc POUZOLS ajoute que l'on ne peut pas tirer de conclusions immédiates sur le jumelage, mais qu'il faut aussi prendre en compte les contraintes qui découlent de l'autre infrastructure : un projet routier doit permettre des échangeurs, des aires de repos... Tout cela ne rend pas les choses simples et les emprises peuvent être très importantes.*

La Communauté d'Agglomération de Poitiers demande s'il est possible d'étudier un raccordement mixte avec celui prévu sur la voie nouvelle Poitiers-Bordeaux. → *Jean-Eric BREDEL précise que l'on en est au début des études mais qu'à ce jour, il n'est pas certain que l'on ait besoin de deux voies pour le raccordement du projet Poitiers-Limoges. La possibilité n'est toutefois pas à écarter, mais des vérifications sont à faire.*

La Communauté d'Agglomération de Poitiers demande à disposer des cartes en format imprimable. → *Jean-Marc POUZOLS répond que de soucis techniques n'ont pas permis une transmission de fichiers adéquats mais que cela devrait se régler rapidement.*

L'Association pour le désenclavement du Nord de la Haute-Vienne et du Montmorillonnais s'inquiète de savoir s'il est prévu de faire circuler les TGV sur la ligne classique Poitiers-Limoges. → *Jean-Marc POUZOLS répond que cette question a été étudiée dans le cadre du débat public mais qu'elle ne permet pas de répondre au cahier des charges du projet, et que l'étude n'a donc pas été poursuivie. On peut donc envisager une infrastructure nouvelle jumelée mais pas sur la ligne actuelle (hors raccordements).*

La FNAUT demande si les études ont intégré les prévisions démographiques de l'INSEE sur la région Limousin. → *Jean-Marc POUZOLS précise que l'ensemble des analyses sont fondées sur une évaluation de la demande et des trafics possibles, dans une perspective à long terme, et que les éléments démographiques sont*

intégrés dans ce cadre. M. CHI (société MVA, chargée des études de trafic) confirme que l'évolution potentielle des déplacements s'appuie sur des données socio-économiques, démographiques, d'emploi, de classe d'âge, d'urbanisation, etc. Elles sont complétées par des enquêtes téléphoniques sur les communes concernées par le projet. Ces enquêtes devraient d'ailleurs être menées dans les mois qui viennent.

La SNCF / VFE souhaite faire part de ses réflexions sur la présentation, au demeurant complète et faite avec les précautions d'usage. Elle indique qu'elle est aujourd'hui transporteur mais que la concurrence sera ouverte en 2016 et qu'il y aura donc peut-être d'autres exploitants sur la ligne. Néanmoins, le nom « TGV » étant une marque propriété de la SNCF, elle demande à ce que l'on parle de « train à grande vitesse ».

Concernant la voie unique, elle indique qu'il s'agit d'un système d'exploitation très complexe. Cela n'est peut-être pas impossible, mais une exploitation en voie unique à 300 km/h serait une première. Il existe un exemple de voie unique sur la ligne du Haut-Bugey : la convention initiale prévoit un temps de parcours de 3h00 que l'on ne parvient pas à assurer à ce jour, alors que la ligne Paris-Genève compte 7 à 8 trains par jour et dispose de trois évitements. La réalité de l'exploitation montre donc sa fragilité.

La signalisation (ERTMS) peut effectivement permettre de passer de 11 à 15 trains/heure, mais les projets de LGV Bretagne-Pays de Loire et SEA rendent d'ores et déjà difficile l'identification de sillons.

Enfin, le projet SEA est un projet très cher au niveau des sillons. Aussi, quand le trafic sera là, on développera probablement les fréquences mais on favorisera aussi les unités mixtes (trains couplés) sur Paris-Bordeaux. De ce fait, la gestion des jumelages sur Poitiers-Limoges sera encore plus difficile. Il convient donc d'être prudent sur le temps de parcours et le système d'exploitation. Avec une voie unique, les TGV attendront. Paris-Limoges en 2h00 oui, mais en sachant que certains services seront dégradés. → *JMP le remercie d'apporter, sur ces aspects, son approche de transporteur, qui est extrêmement riche.*

La SNCF ajoute que la promesse collective qui a été faite ne peut aujourd'hui pas être tenue par l'exploitant actuel.

La Région Poitou-Charentes indique que, sur la question du jumelage des infrastructures, notamment avec la RN 147, une étude d'impact a été menée sur le secteur Mignaloux-Lussac. L'APS est aujourd'hui terminé et il conviendrait de se rapprocher de la DRE pour disposer de cette étude. → *Jean-Eric BREDEL remercie de cette information, les bureaux d'études étant effectivement en phase d'acquisition d'études existantes.*

La FNAUT indique que si la liaison sur Paris est clairement étudiée, il n'en n'est pas de même d'une liaison transversale. Le projet peut être considéré comme l'ébauche d'une transversale mais il ne relie pas l'Atlantique. Nantes-Poitiers n'est pas prévu à l'horizon 2020. Aussi, même si le projet n'est pas si mal, elle se dit pas complètement d'accord avec ce qui est présenté, car ce n'est pas ce qui est réclamé. → *Jean-Eric BREDEL répond que les études sur les besoins voyageurs permettront de voir ce problème apparaître le cas échéant.*

La FNAUT ajoute que Limoges-Paris prend 2h50 depuis maintenant 40 ans. On prévoit 2h00 avec le projet, alors qu'avec POLT on prévoyait 2h30 : 2h35. On se demande donc qui va payer un billet de train plus cher pour 20 minutes de moins, avec une population en diminution et des gens qui ne sont pas riches. Pourquoi faire un projet qui coûte 30 % de plus pour gagner 12 minutes ? → *Jean-Marc POUZOLS répond que le débat public a abordé la question de l'opportunité du projet et que la réponse a été apportée.*

Un participant ajoute que ce n'est plus le moment d'en parler aujourd'hui.



Conclusion :

Jean-Marc POUZOLS présente la suite du programme de travail de l'atelier et indique que la troisième réunion aura lieu le lundi 19 janvier 2009 à Limoges, selon la règle de l'alternance mise en place. Une réunion sur un site situé entre Poitiers et Limoges sera également envisagée.

Fin de la réunion à 11h45.

ANNEXES

CONTRIBUTIONS POST REUNION



Cahors le 17 novembre 2008

Le Vice Président de la
Communauté de Communes du
Pays de CAHORS

A

Monsieur le Chef de Projet
de la mission LGV POITIERS-LIMOGES

Objet : concertation LGV POITIERS-LIMOGES
Atelier fonctionnalités du projet et réseaux de transport

Monsieur,

La Communauté de Communes du Pays de CAHORS ne pourra ni être présente, ni être représentée à la prochaine réunion de l'atelier visé en objet, je vous prie de bien vouloir l'excuser.

Le sous dossier que vous m'avez adressé en préalable à cette réunion a retenu toute mon attention et appelle de ma part les observations suivantes :

- Il est évoqué dans les enjeux de desserte, la possibilité de :
« 10 allers-retours journaliers PARIS-LIMOGES-BRIVE, dont un sans arrêt à POITIERS et deux prolongés à CAHORS ».

La prolongation jusque CAHORS est elle envisageable avec le maintien de la voie actuelle ou des investissements de mise à niveau de l'infrastructure doivent ils être envisagés ?

Dans ce dernier cas, qui seront les investisseurs potentiels ?

Ces travaux entrent ils dans ceux qui pourraient être réalisés entre 2009 et 2013 sur la ligne PARIS-ORLEANS-LIMOGES-TOULOUSE ?

Enfin la gare de CAHORS devra-t-elle faire l'objet de travaux pour accueillir ce type de rames ?

Dans la rubrique « desserte régionale », les correspondances avec le réseau régional sont évoquées.

Sur ce point, il ne peut être encouragé que la mise en place d'une coordination entre les deux conseils régionaux du Limousin et de Midi Pyrénées, autorités organisatrices des transports.

Cette coordination s'impose d'autant plus que des correspondances fréquentes entre CAHORS et BRIVE sont à mettre en place pour les trains qui s'arrêteraient dans cette dernière gare.

Veillez croire, Monsieur, à l'assurance de mes sincères salutations.

Le Vice Président
en charge de l'Urbanisme

Michel SIMON