

Train TER à la sortie d'Orléans, en direction de Vierzon. Entre Paris et Châteauroux, la ligne présente des performances qui sont parmi les meilleures de France.



2.3 LE REDÉPLOIEMENT DE L'OFFRE FERROVIAIRE POUR LA DESSERTE DES AGGLOMÉRATIONS DU CENTRE

RFF contribue, auprès des régions et de la SNCF, à la définition des nouvelles offres ferroviaires sur l'ensemble de ses lignes. À ce titre, il présente ici son point de vue sur la définition de la future offre ferroviaire sur la ligne classique Paris-Limoges-Toulouse.

2.3.1 Une ligne exploitant déjà pleinement son potentiel

La ligne entre Paris et Châteauroux (264 km) présente des caractéristiques techniques parmi les meilleures de France. Les trains peuvent, à l'exception de la traversée de la gare des Aubrais, y circuler à 200 km/h entre la sortie d'Étampes et Vierzon (soit sur une distance de 120 km). Aujourd'hui, la meilleure vitesse commerciale moyenne de la ligne sur ce parcours est de l'ordre de 145 km/h ; c'est une vitesse supérieure à celle dont bénéficient des villes comme Caen (136 km/h) ou Nevers (135 km/h), qui

présentent des modalités de desserte similaires à Châteauroux.

L'actuelle desserte de l'Indre et de Châteauroux, depuis Paris, est assurée en 1h50 minimum par des trains rapides desservant également Limoges. Depuis la mise en service du nouveau schéma de desserte de la ligne, la quasi-totalité des trains circule à 200 km/h dans la Beauce et la Sologne, grâce à la généralisation d'un matériel roulant homologué pour atteindre cette vitesse. Aujourd'hui, le potentiel de la ligne est quasiment exploité à son maximum. Seules des adaptations sur les marches commerciales permettraient de diminuer le

8. À la même échéance, la SNCF devrait remplacer le parc de matériel Corail actuellement en service.

temps du trajet, qui ne pourra être inférieur à 1h45 entre Châteauroux et Paris. Et seule la réalisation d'importants travaux de modification de la ligne, notamment des rectifications de courbes et des suppressions de passages à niveau, permettrait de relever la vitesse de certains trains à 220 km/h, ce qui apporterait un gain de temps de l'ordre de 5 minutes entre Paris et Limoges.

2.3.2 La nécessaire adaptation de la future offre

La création d'une LGV desservant Limoges, par l'axe central ou par l'axe atlantique, modifierait les services existants sur la ligne actuelle Paris-Limoges-Toulouse. Quelle que soit la solution retenue, elle impliquerait la recherche de nouveaux dispositifs pour la desserte des agglomérations de la région Centre desservies par cette ligne, afin d'offrir un service adapté aux nouveaux besoins des usagers.

À l'horizon de la mise en service de la LGV Poitiers-Limoges, ce redéploiement de l'offre pourrait se traduire par :

- une redéfinition de l'organisation des dessertes (fréquence, arrêts...);
- un repositionnement horaire des trains;
- une mise en œuvre de matériels plus performants et adaptables à différents niveaux de services⁸.

Du point de vue de la qualité des dessertes, rien ne s'oppose à ce que le transporteur puisse proposer une offre de service adaptée aux besoins de l'ensemble des agglomérations actuellement desservies

entre Vierzon et Limoges, à l'image de ce qui est proposé par le TER 200 en Alsace ou par les services Interloire et Aqualys dans les régions Centre et Pays de la Loire. Une telle recomposition ne peut être envisagée que dans le cadre d'une réflexion prospective intégrant les acteurs concernés : les régions, en tant qu'autorités organisatrices des transports express régionaux, la SNCF en tant qu'exploitant des services Grandes Lignes et TEOZ, RFF en tant que propriétaire du réseau, mais également les collectivités concernées et les futurs usagers.

// L'EXEMPLE DU « TER 200 » EN ALSACE

L'Alsace est dotée depuis 1992 d'un service TER pouvant atteindre 200km/h.

Ce service repose sur les fréquences et l'amplitude (le temps entre le premier et le dernier train de la journée) ainsi que sur le cadencement horaire (départ à heure fixe). Ainsi tous les jours, au moins un train par heure circule entre Mulhouse, Colmar et Strasbourg. Le matin et en fin d'après-midi, la fréquence atteint un départ toutes les demi-heures.

La ligne n'est pas exclusivement exploitée par des TER 200 : elle offre également un service de TER classiques, roulant à 115 km/h (en moyenne commerciale). Même si la vitesse moyenne proposée par le TER 200 (135 km/h) contribue à sa bonne fréquentation, c'est avant tout l'organisation des dessertes (le cadencement et les fréquences) qui explique le succès de ce service de transport. //

// EN BREF

La ligne existante Paris-Limoges-Toulouse traverse plusieurs territoires pour lesquels les enjeux de desserte ferroviaire sont non seulement différents, mais également difficilement compatibles :

- dans la partie méridionale que dessert cette ligne (moitié nord de la région Midi-Pyrénées), les territoires sont inscrits dans une dynamique de rapprochement avec Toulouse et recherchent une amélioration significative de leurs relations ferroviaires avec l'Île-de-France et le réseau à grande vitesse européen ;
- dans sa partie médiane, la ligne traverse le Centre-Ouest. Les enjeux d'accessibilité à l'Île-de-France, d'ouverture sur la façade atlantique et de rapprochement entre Limoges et Poitiers y sont prépondérants ;
- dans la partie septentrionale de la ligne, les villes desservies sont orientées vers le Bassin parisien. Elles cherchent à renforcer leurs relations avec l'Île-de-France, et attendent le développement d'un service ferroviaire amélioré sur la ligne existante, adapté à leurs futurs besoins de déplacements.

Un seul et même projet ne peut répondre pleinement à l'ensemble des besoins de déplacement ferroviaire exprimés par les territoires traversés par la ligne Paris-Limoges-Toulouse. La réalisation de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique offre de nouvelles potentialités. Ainsi, Toulouse et sa région trouvent une réponse adaptée à leurs besoins d'accessibilité à travers le projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. Dans la même logique, les besoins exprimés par le Centre-Ouest trouvent une réponse pertinente dans la réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges.

Pour les villes de la région Centre situées sur la ligne existante, la réponse à apporter est d'une autre nature. Elle s'articule autour d'une amélioration globale des performances du service ferroviaire sur la ligne existante (fréquence, cadencement...).

Le parti proposé par Réseau ferré de France pour répondre aux objectifs d'amélioration de la desserte ferroviaire du Centre-Ouest est celui d'une Ligne à Grande Vitesse reliant Limoges à Poitiers. //