

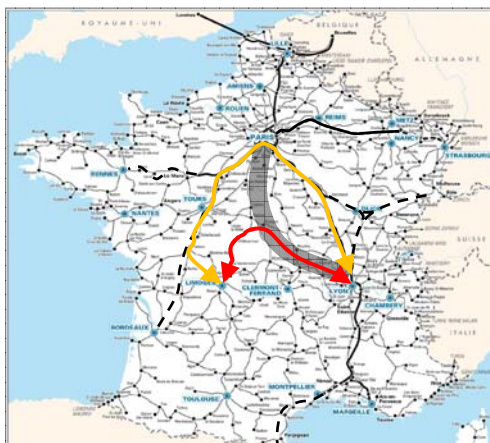
Propositions de raccordements pour une offre de qualité répondant aux enjeux : Un raccordement au nord d'Issoudun

Les propositions présentées par RFF présentent pour l'Indre et Châteauroux un certain nombre de mérites, et en particulier un raccordement permettant de rejoindre la ligne POLT en provenance du nord, gage de relations améliorées avec Paris. Cependant, sa position nettement au nord de Vierzon conduit à sortir les TAGV de POCL après un trajet à grande vitesse relativement court, et à les faire ensuite courir sur une ligne dont la vitesse limite tombe rapidement à 100 km/h dans la traversée de Vierzon, pour remonter ensuite sans dépasser 160 jusqu'à Châteauroux.

Pour obvier à cet inconvénient, l'Indre et Châteauroux proposent de rapprocher le raccordement autant que possible d'Issoudun, gare à partir de laquelle POLT prend une direction sud-ouest qui l'éloigne alors du tracé de POCL.

Pour un même kilométrage parcouru, une telle solution augmente la distance parcourue à grande vitesse et diminue celle sur ligne existante, procurant donc des gains de temps plus importants.

Un raccordement placé plus au sud présente un autre intérêt fonctionnel, plus important encore que le seul gain de temps. En effet, dans l'hypothèse d'un raccordement au nord de Vierzon, aucun transporteur n'envisagera d'exploiter une relation Limoges-Lyon, qui devrait monter au nord sur une cinquantaine de kilomètres jusqu'au niveau du raccordement, pour redescendre ensuite sur la même distance.



ce qui était déraisonnable devient naturel : des TAGV Limoges - Châteauroux – Lyon

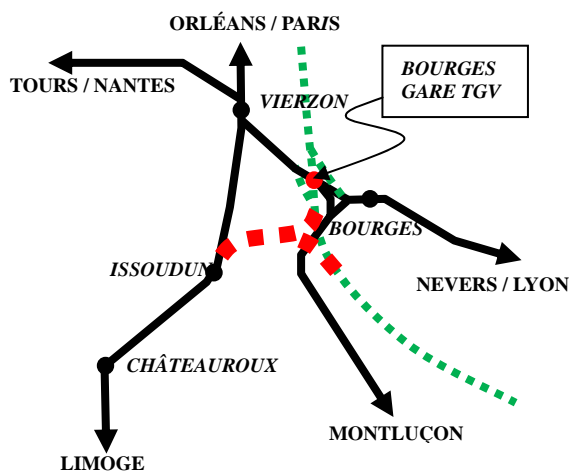
Les schémas de raccordements proposés

Le raccordement proposé pour le scénario «ouest»

Dans cette hypothèse, les gains de temps sont nettement plus importants que dans les scénarios «Ouest» tels que présentés par RFF, la différence étant de l'ordre de 10 minutes.

Cela signifie que le temps de parcours pour la relation Paris-Châteauroux tomberait à 1h05, ce qui mettrait potentiellement Limoges à 2h05 de Paris, soit un temps tout-à-fait comparable à celui obtenu via Poitiers.

Châteauroux restant dans ce cas adossé à Limoges, devrait garder une fréquence au moins égale à celle de la desserte actuelle, et pourrait même voir une augmentation de fréquence en fonction du trafic supplémentaire apporté par la grande vitesse. Des TAGV Limoges-Châteauroux-Lyon deviennent techniquement possibles, avec une fréquence déterminée par le trafic potentiel.



Les raccordements proposés pour les scénarios «Médian» et «Est» :

Un seul barreau relie POCL, approximativement à la latitude de Bourges, comme dans la proposition de RFF, et POLT au nord d'Issoudun. Cet unique barreau, d'une longueur de l'ordre d'une cinquantaine de kilomètres mais variable avec le tracé de POCL retenu, remplace les deux plus courts que prévoyait RFF, de part et d'autre de la gare actuelle de Bourges. Il est relié à POCL tant vers le sud que vers le nord.

Pour la desserte de cette dernière agglomération, une gare nouvelle est nécessaire au sud de la ville, bien desservie par la rocade de Bourges, la N151 et l'autoroute A71.

