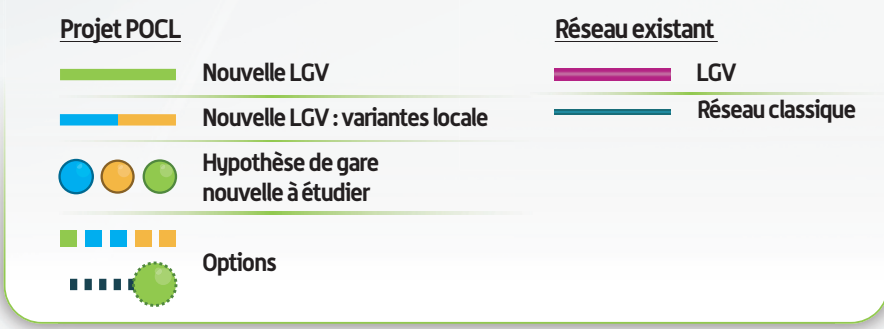


Les schémas fonctionnels ci-dessous présentent les caractéristiques du projet en terme d'infrastructure : la nouvelle ligne à grande vitesse, l'utilisation du réseau existant, les gares nouvelles envisagées, les variantes locales proposées (à chaque fois qu'un choix est proposé, une seule serait retenue).

légende des schémas fonctionnels



Pourquoi la ligne Paris – Orléans – Clermont – Lyon ne passe-t-elle pas par Clermont ?

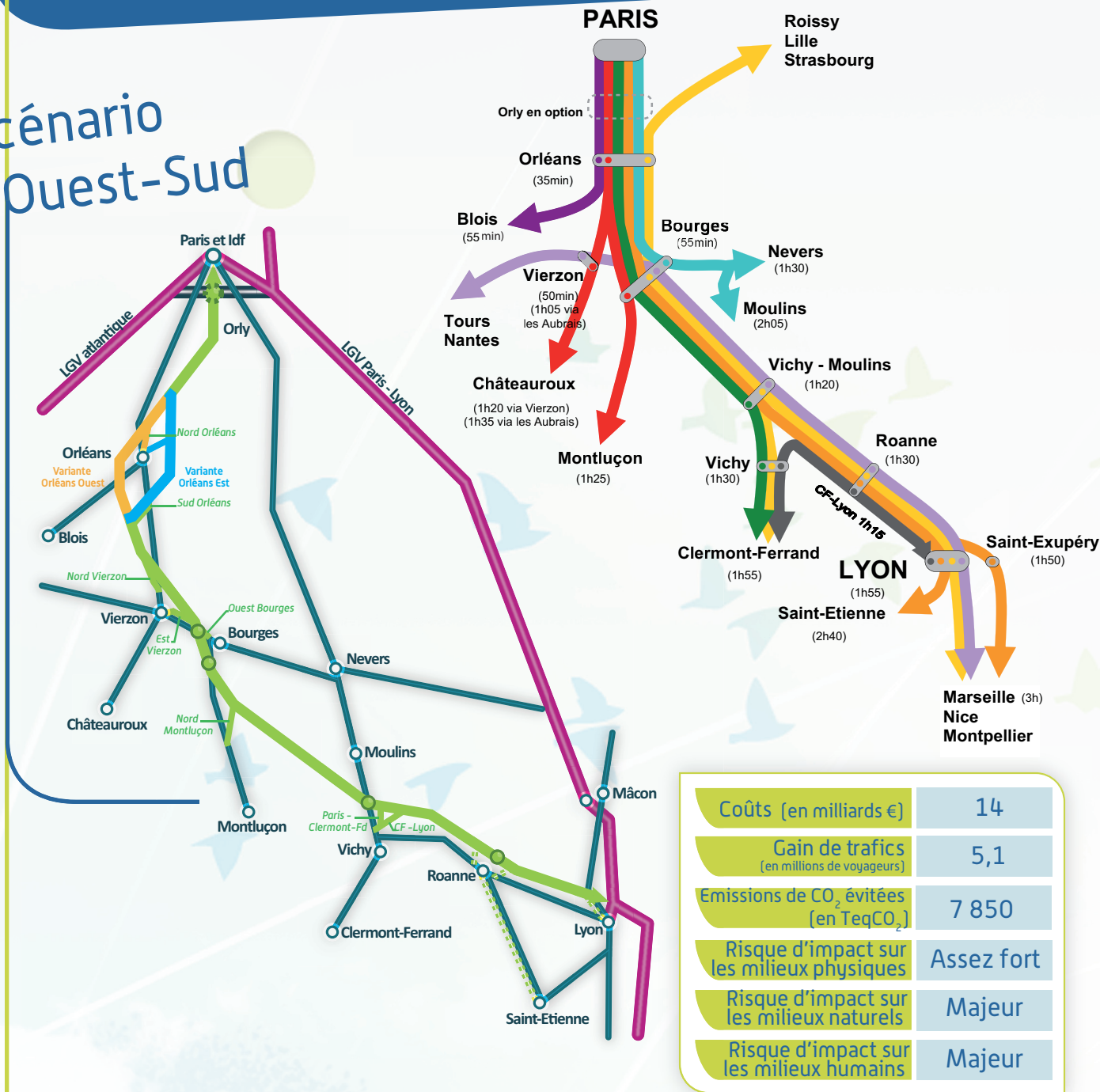
Les TAGV circuleront à la fois sur la ligne neuve à construire et sur le réseau existant, aménagé le cas échéant. Ils relieront ainsi Paris à Clermont en changeant de réseau sans que l'utilisateur ne s'en aperçoive. Le train change de voie, l'utilisateur ne change pas de train.

Le principe est le même pour la majorité des villes desservies via la LGV POCL.

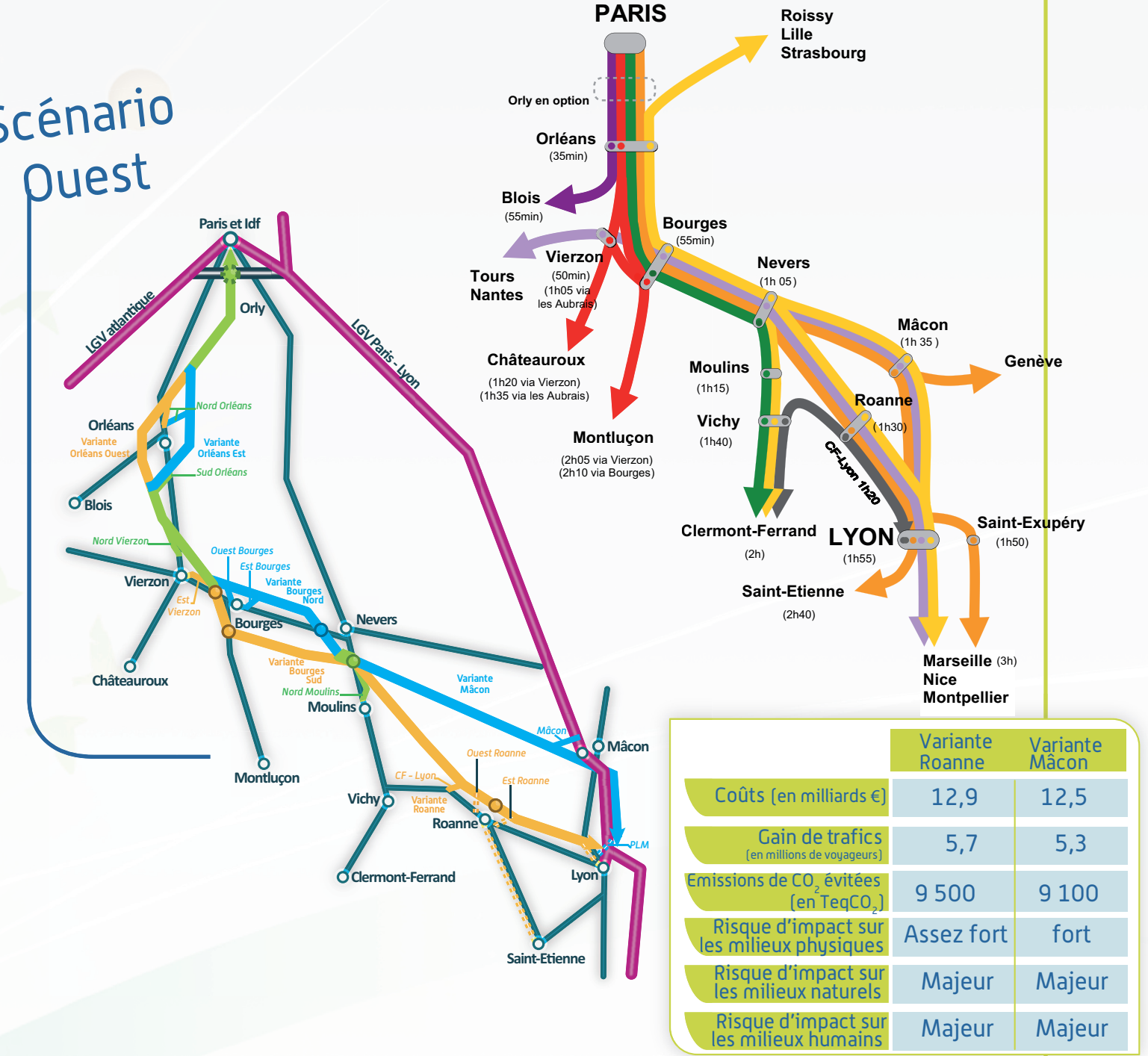
Les schémas de desserte présentent ce que pourrait être la desserte grande vitesse des villes du territoire. Ce sont des hypothèses construites par RFF avec le seul impératif d'une desserte économiquement viable et répondant à la demande. Elles n'engagent pas les futurs transporteurs (SNCF et ses éventuels concurrents).

Les quatre scénarios et leurs variantes

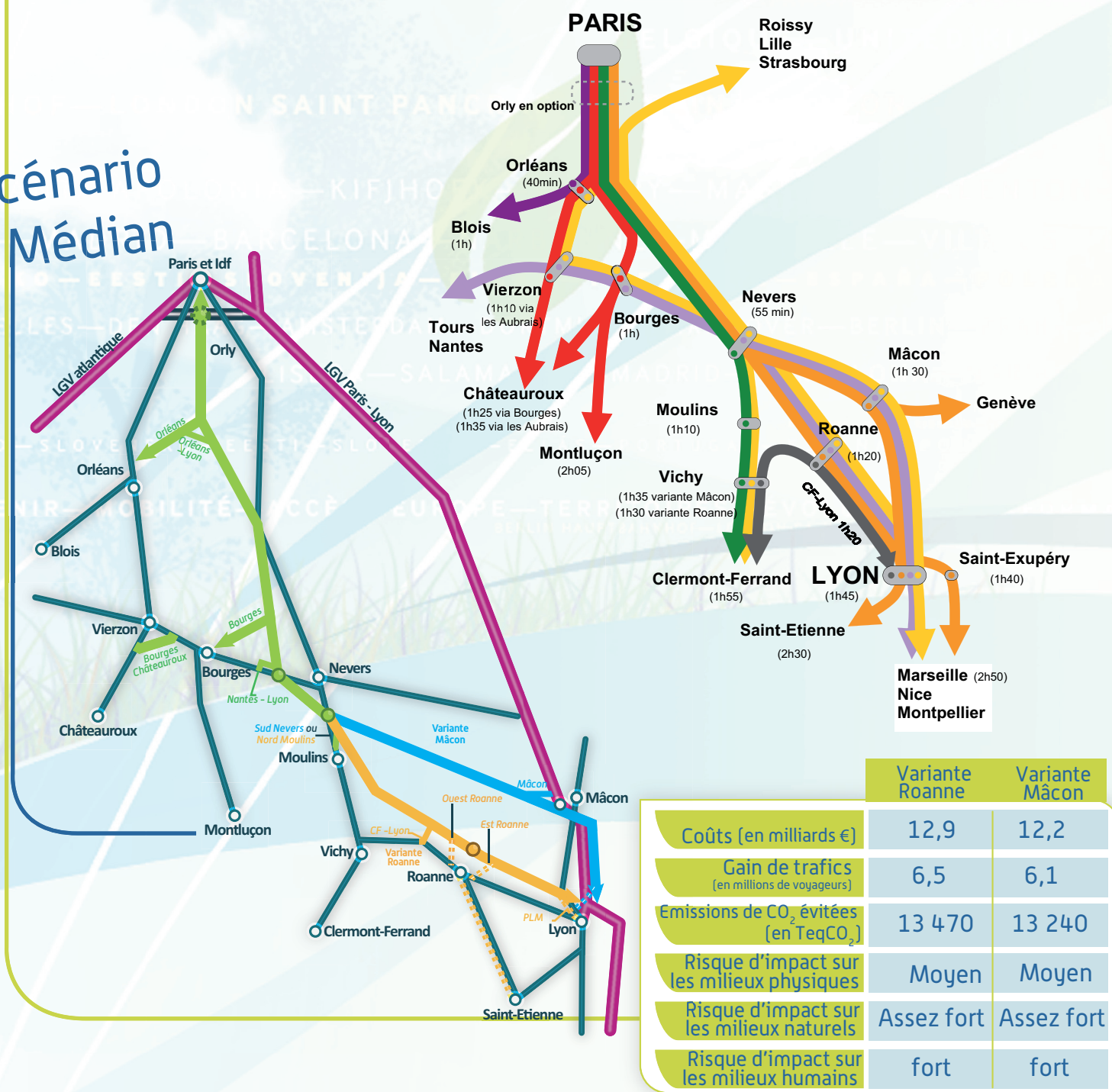
Scénario Ouest-Sud



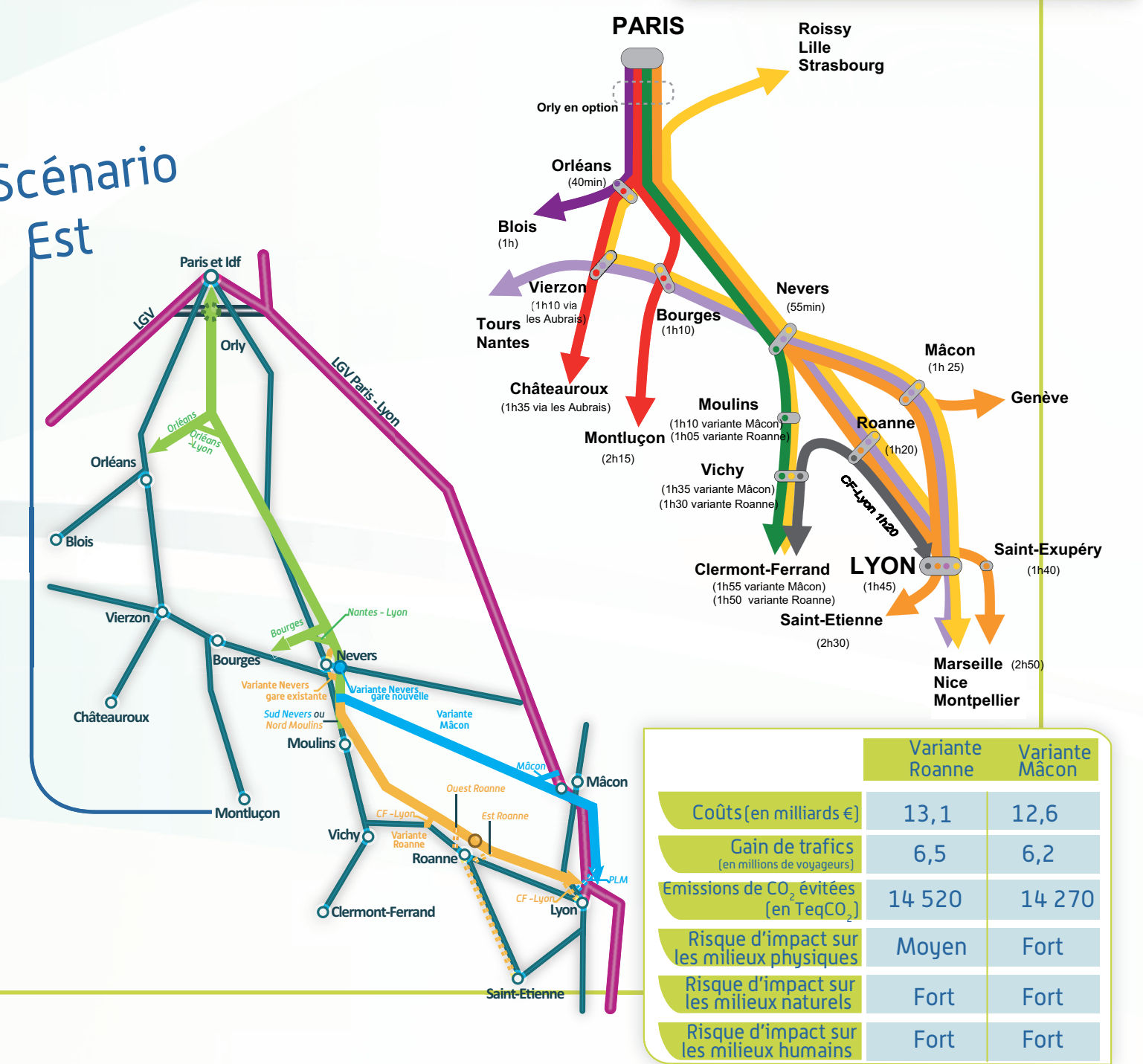
Scénario Ouest



Scénario Médian

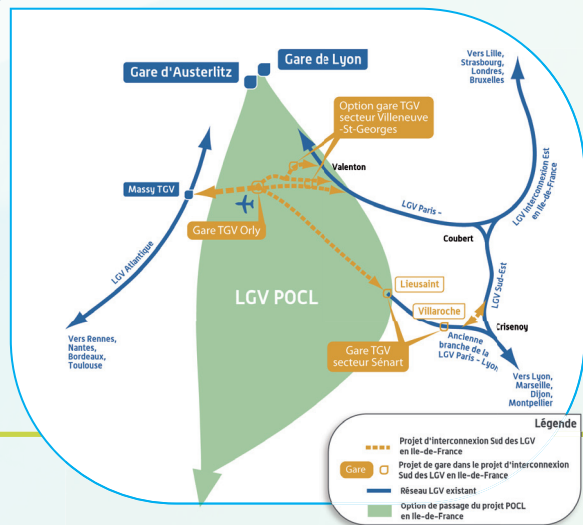


Scénario Est

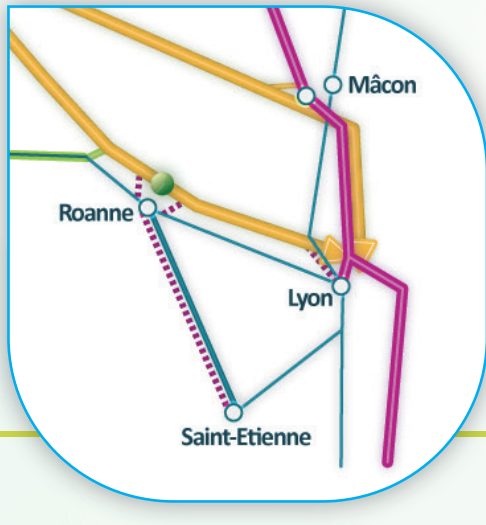


Les trois options

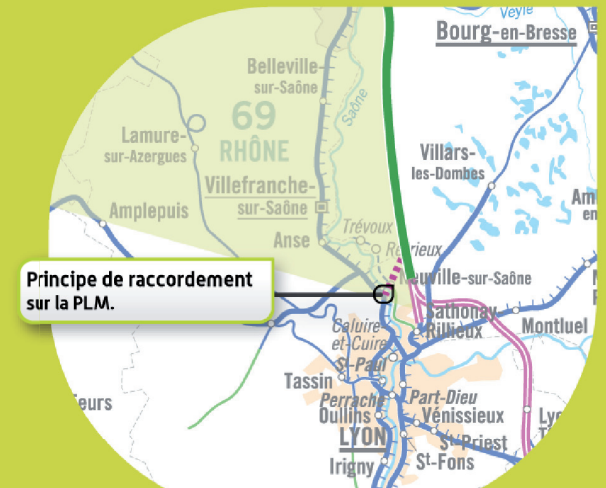
La desserte d'Orly



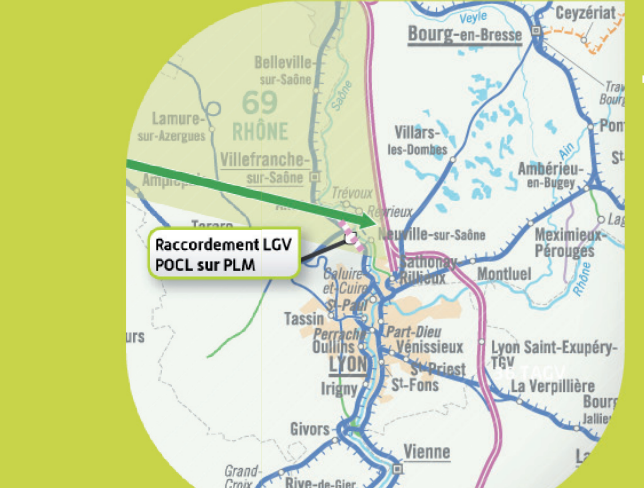
La desserte de Saint-Etienne dans la variante Roanne



La desserte directe de la gare de Lyon Perrache dans la variante Mâcon



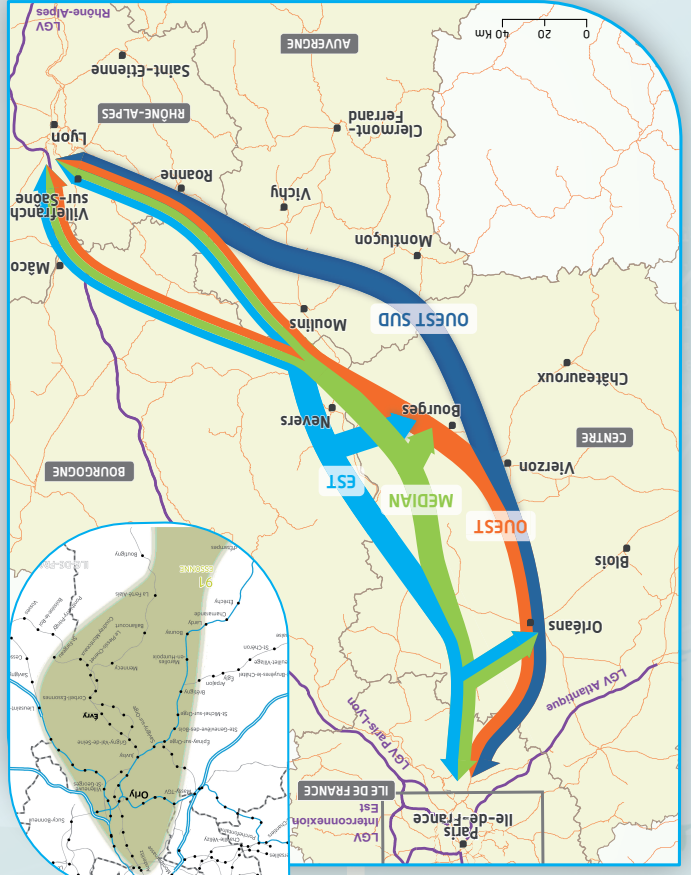
La desserte directe de la gare de Lyon Perrache dans la variante Roanne



Lyon Perrache

En reliant ces villes et en améliorant significativement leur accessibilité, le projet POCL vise à favoriser leur développement économique et celui de leur aire d'influence.

Le doublement de la ligne sera alors inéluctable. Le projet POCL vise à offrir un deuxième itinéraire à grande vitesse entre Paris et Lyon. part importante du réseau national. auraient des conséquences sur une vitesses français, ces difficultés colonne vertébrale du réseau à grande La LCV Paris-Lyon constituant la Malgré les améliorations en cours et actuelle deviendra critique à l'horizon 2025.



Le territoire central français s'organise autour de métropoles qui concentrent les activités et les personnes. Ce phénomène de polarisation touche non seulement Paris, Orléans, Clermont-Ferrand et Lyon, mais également les villes moyennes (Blois, Vierzon, Bourges, Nevers, Châteauroix, Moulins, Mâcon, Montluçon, Vichy et Roanne). Pour autant, chacune à leur échelle, toutes ces villes peinent à assurer un rôle moteur pour les territoires qui les entourent.

Replacer les villes du centre de la France au cœur des dynamiques nationales et européennes.

Repondre à la croissance des déplacements ferroviaires Nord-Sud. L'augmentation continue des trafics sur l'actuelle LCV Paris-Lyon rend l'exploitation de la ligne de plus en plus délicate et crée des difficultés pour maintenir la régularité des trains.

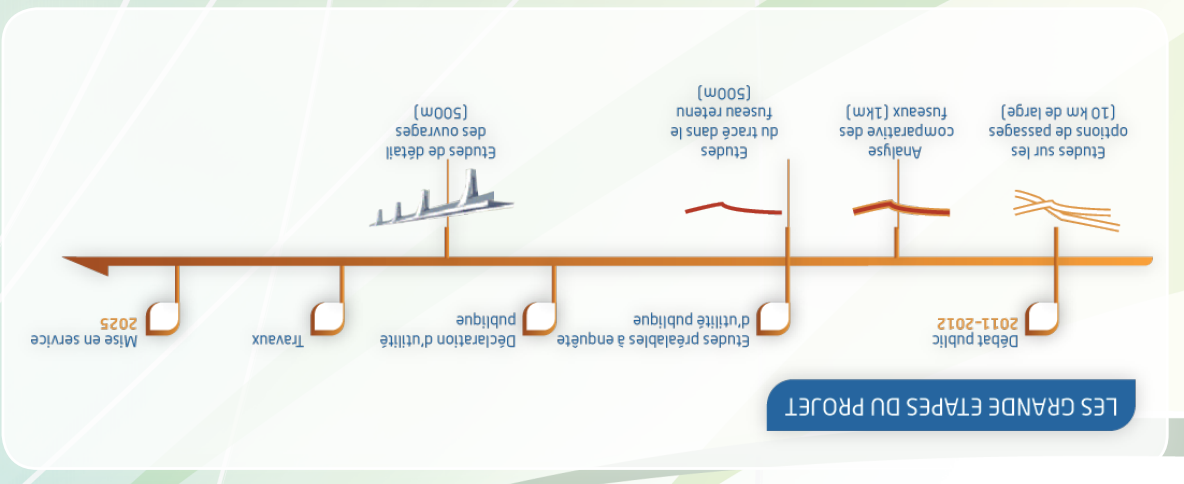
La démarche de concertation menée en parallèle des études a fait émerger des objectifs complémentaires, que les scénarios prennent en compte, dans la mesure du possible :

- assurer, à l'heure, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures ;
- améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre ;
- constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LCV Paris - Lyon.

Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL) consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle de près de 500 km passant par les régions Auvergne, Bourgogne et Centre.

RFF présente au débat public 4 scénarios. Tous répondent aux objectifs fixés par l'Etat à RFF :

Synthèse du dossier du maître d'ouvrage Octobre 2011 - Janvier 2012



Le processus de conduite d'un grand projet ferroviaire suit différentes étapes d'études pendant lesquelles RFF, maître d'ouvrage, met en place des dispositifs de concertation avec toutes les personnes concernées, dans un esprit de transparence et de dialogue :

QUELLES ETAPES ?

Scénario	14	12,5	12,2	12,6	13,1
Scénario Ouest-Sud					
Scénario Médian					
Scénario Ouest					
Scénario Est					
Variante Mâcon					
Variante Roanne					

Le coût de ce projet est estimé entre 12,2 et 14 milliards d'euros (valeur 2010), selon les scénarios :

QUEL COÛT ?

Après l'ouverture du débat public dressé par la CPDP et du bilan de la CNDP, RFF décidera du principe et des conditions de la poursuite éventuelle du projet.

Créé en 1997 par l'Etat, RFF est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferroviaire français. Il a pour mission l'aménagement, le développement, la modernisation du réseau ferroviaire national, dans une logique de développement durable. RFF est en charge de la répartition de la capacité ferroviaire entre exploitants, il définit les objectifs et les principes en matière de gestion du trafic et des circulations sur le réseau.

QUEL EST LE RÔLE DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE ?

Maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires nouvelles, y compris des gares, le rôle de RFF pendant la période de débat public est de présenter et d'expliquer le projet de ligne à grande vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon et de répondre aux questions posées.

QUELS BÉNÉFICES APORTE LE PROJET POCL ?

Une amélioration des liaisons entre les capitales régionales, les villes moyennes et l'Île-de-France

Le temps de parcours permis par le projet serait substantiellement amélioré pour toutes les villes concernées par le projet.

Meilleur temps de parcours théorique depuis Paris, sans arrêt	2025 sans le projet POCL	Ouest-Sud	Ouest	Médian	Est
Orléans	55min	35min	35min	40min	40min
Bourges	1h40	55min	55min	1h	1h10
Vierzon	1h25	50min ou 1h05 (via Les Aubrais et POLT*)	50min ou 1h05 (via Les Aubrais et POLT*)	1h10 (via Les Aubrais et POLT*)	1h10 (via Les Aubrais et POLT*)
Châteauroix	1h50	1h20 (via Vierzon) ou 1h35 (via Les Aubrais)	1h20 (via Vierzon) ou 1h35 (via Les Aubrais et POLT*)	1h35 (via Vierzon) ou 1h25 (via Les Aubrais)	1h35 (via Les Aubrais et POLT*)
Nevers	1h55	1h30	1h05 (en gare nouvelle)	55min (en gare nouvelle)	55min (en gare nouvelle) ou 1h en gare existante (selon variante locale)
Montluçon	2h50	1h25	2h05 (via Bourges gare nouvelle) ou 2h10 (via Bourges centre)	2h05	2h15
Moulins	2h20	2h05 (gare existante) ou 1h20 (gare nouvelle Moulins)	1h15	1h10	1h10 (variante Mâcon) ou 1h05 (variante Roanne)
Vichy	2h45	1h30 (gare existante) ou 1h20 (gare nouvelle Moulins-Vichy)	1h40	1h35 (variante Mâcon) ou 1h30 (variante Roanne)	1h35 (variante Mâcon) ou 1h30 (variante Roanne)
Clermont-Ferrand	3h	1h55	2h	1h55	1h55 (variante Mâcon) ou 1h50 (variante Roanne)
Roanne	3h05	1h30	1h30 (variante Roanne)	1h20 (variante Roanne)	1h20 (variante Roanne)
Mâcon Loché	1h35	-	1h35 (variante Mâcon)	1h30 (variante Mâcon)	1h25 (variante Mâcon)

* POLT : Ligne actuelle Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Au-delà, et même si la future offre de service sera élaborée par les opérateurs de transport (la SNCF et ses éventuels concurrents), les études ont montré qu'il existait un potentiel pour augmenter significativement les fréquences quotidiennes, par exemple :

- jusqu'à 13 A/R quotidiens entre Paris et Clermont-Ferrand dans le scénario Médian,
- 7 A/R quotidiens Paris - Bourges dans tous les scénarios,
- 9 A/R quotidiens Paris - Orléans centre + 17 A/R quotidiens Paris - Orléans Les Aubrais à grande vitesse dans tous les scénarios, en plus de certaines liaisons Aqualys qui seraient maintenues...

Le projet POCL crée en outre l'opportunité de nouvelles dessertes sur tout le territoire : ainsi, des trajets Clermont-Ferrand - Lille ou Orléans - Lille, via Roissy, seraient désormais possibles grâce à la nouvelle infrastructure.

De nouvelles relations directes, internes au territoire du projet, pourraient être créées, comme Orléans-Clermont-Ferrand ou Orléans-Nevers. Il serait également possible d'aller directement d'Orléans à Lyon ou Marseille, quel que soit le scénario.

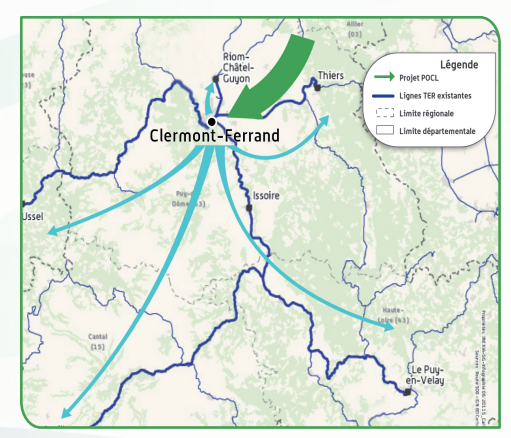
Une amélioration des transports au quotidien pour toutes les régions

Sur l'ensemble du territoire

Les TGV peuvent circuler sur le réseau classique et pénétrer sur l'ensemble du territoire, dès lors que les lignes et les gares concernées disposent des installations et des équipements adéquats à leur réception. La diffusion de la grande vitesse s'effectue également grâce aux correspondances avec les TER.

Sur l'axe Paris-Clermont-Ferrand, des correspondances TER seraient par exemple assurées :

- en gare de Moulins, pour les directions de Tours, Roanne, Paray-le-Monial et Montchanin ;
- en gare de Nevers, pour les directions de Tours, Bourges et Decize ;
- en gare de Vichy, pour les directions de Saint-Germain-des-Fossés et Lyon ;
- en gare de Clermont-Ferrand, vers l'étoile ferroviaire clermontoise (Cf carte ci-contre).



En région lyonnaise

Le projet POCL :

- permet de desservir toutes les gares de Lyon Perrache, Lyon Part-Dieu et Lyon St-Exupéry,
- peut constituer un axe est-ouest performant en mettant directement en relation la façade atlantique avec Rhône-Alpes et au-delà.

En Ile-de-France

Le projet POCL :

- offre aux Franciliens un accès amélioré aux territoires de l'Auvergne, de la Bourgogne et du Centre ;
- rend possible le développement de nouveaux services pour le RER C, en particulier la mise en œuvre du schéma de desserte de long terme tel que défini dans son schéma directeur (élaboré par le STIF) ;
- rééquilibre les trafics entre les gares d'Austerlitz et de Lyon, évitant ainsi la saturation de cette dernière ;
- peut améliorer la desserte du sud de l'Île-de-France grâce à l'arrêt de certains trains province - province dans des gares existantes comme Juvisy.

Pourquoi 2 variantes ?

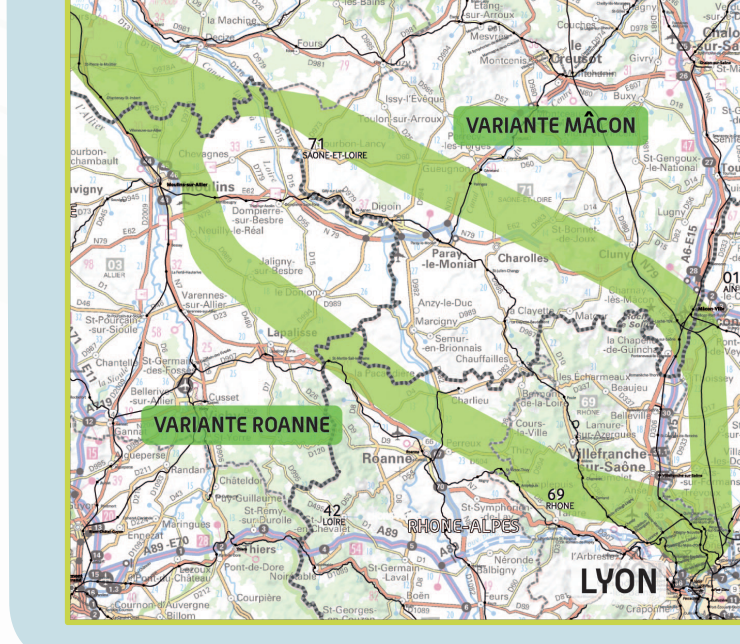
La variante Roanne offre des fonctionnalités nouvelles :

- l'amélioration de la relation entre Clermont-Ferrand et Lyon, dont le temps de parcours pourrait être diminué d'une heure ;
- la desserte grande vitesse de Roanne ;
- un développement métropolitain à l'ouest de Lyon, lui-même, élément de la stratégie lyonnaise pour affirmer son rayonnement européen

La variante Mâcon renforce des fonctionnalités existantes :

- la desserte de Genève ;
- la desserte de Mâcon.

Les options de passages de la variante Roanne et Mâcon :



Une amélioration des déplacements longue distance

La LGV POCL répond aux besoins croissants de mobilité entre le nord et le sud de France.

En constituant un second itinéraire entre Paris et Lyon avec un temps de trajet au moins équivalent au temps de trajet actuel, le projet POCL :

- augmentera la capacité de la ligne actuelle et permettra le développement des relations ferroviaires à grande vitesse nord-sud ;
- fiabilisera l'exploitation de la liaison Paris-Lyon en diminuant les retards et en permettant une gestion plus facile des incidents ;
- rendra possible l'éventuelle mise en place de nouveaux services sur la LCV actuelle entre Paris et Lyon.

Un développement de l'intermodalité train-avion grâce à l'accès aux aéroports

Le développement du réseau ferré, tel qu'il est prévu dans le Grenelle de l'environnement, devrait entraîner une restructuration des modes de transport aériens et ferroviaires. Le fer devrait profiter du report du trafic aérien interne, tandis que l'aviation devrait se redéployer sur les dessertes longue distance.

En rejoignant la LGV d'interconnexion Est, la LGV POCL desservira Roissy. Le projet pourrait, en outre, envisager la desserte d'Orly (présentée en option).

Le branchement de la LGV POCL dans le secteur de Montanay permet également la desserte de Lyon St-Exupéry.

Des dessertes transversales Est-Ouest plus rapides

Le temps de parcours entre Nantes et Lyon serait diminué (de l'ordre de 30 minutes), et offrirait la possibilité de faire circuler des TAGV entre ces villes via Bourges, Vierzon puis Tours par le réseau existant. Le marché entre Rennes et Lyon via Bourges pourrait également être exploré.