

Le projet de Ligne LGV-POCL : Mâcon ou Roanne ?

des vérités à rappeler et quelques généralités de base de ce projet

-Les temps de trajet indiqués correspondent à des trajets sans aucun arrêt intermédiaire (**RFF présente des temps de parcours théorique sans arrêt**). Pour garder un temps de parcours « acceptable » une rame LGV ne d'arrêtera qu'une seule fois (ajout de 10 minutes).

-Les calculs ont été faits avec une vitesse de 320 km /heure. (*Ce qui relativise les gains de temps*)

-Il n'est prévu d'implanter au maximum sur tout le trajet que deux gares nouvelles.

- Mais 13 villes doivent être desservies. **Les gares du projet ont ainsi été définies au regard des villes à desservir, au nombre de 12 entre Paris et Lyon : Orléans, Blois, Vierzon, Bourges, Châteauroux, Nevers, Moulins, Vichy, Montluçon, Clermont-Ferrand, Roanne, Mâcon.** La ligne principale LGV (25 millions d'euros le km) ne peut pas aller jusqu'à chacune de ces villes. Il faudra donc utiliser partiellement des lignes classiques (1). C'est pourquoi les raccordements et les aménagements éventuellement nécessaires sur le réseau existant pour rejoindre depuis chacune de ces villes la ligne LGV-POCL font partie intégrante du projet.

-Il faut distinguer d'une part **la ligne LGV principale, sorte d'épine dorsale du projet**, où il sera possible de rouler à 320 km/heure, et où passeront les 200 TGV annoncés par jour,

-et d'autre part les parties de lignes classiques existantes qui permettront de desservir chaque ville dans sa gare actuelle. Les trains TGV y rouleront à vitesse plus réduite (200 km /heure).

-Les usagers ne changeront pas de train. **Les TAGV circuleront à la fois sur la ligne neuve à construire et sur le réseau existant, aménagé le cas échéant.** Ils relieront donc Paris à Clermont-Ferrand en changeant de réseau sans que l'utilisateur s'en aperçoive. **Le train change de voie, l'utilisateur ne change pas de train : son parcours est direct.** *Exemple* : Dans le trajet Paris-Clermont, les rames circuleront à 65% sur la ligne nouvelle et à 35% sur les lignes existantes, ce qui n'empêcherait pas de respecter le temps de parcours (hors arrêt) de 2 heures. Il n'y aura pas de construction de nouvelle ligne ferroviaire entre Clermont et Moulins.

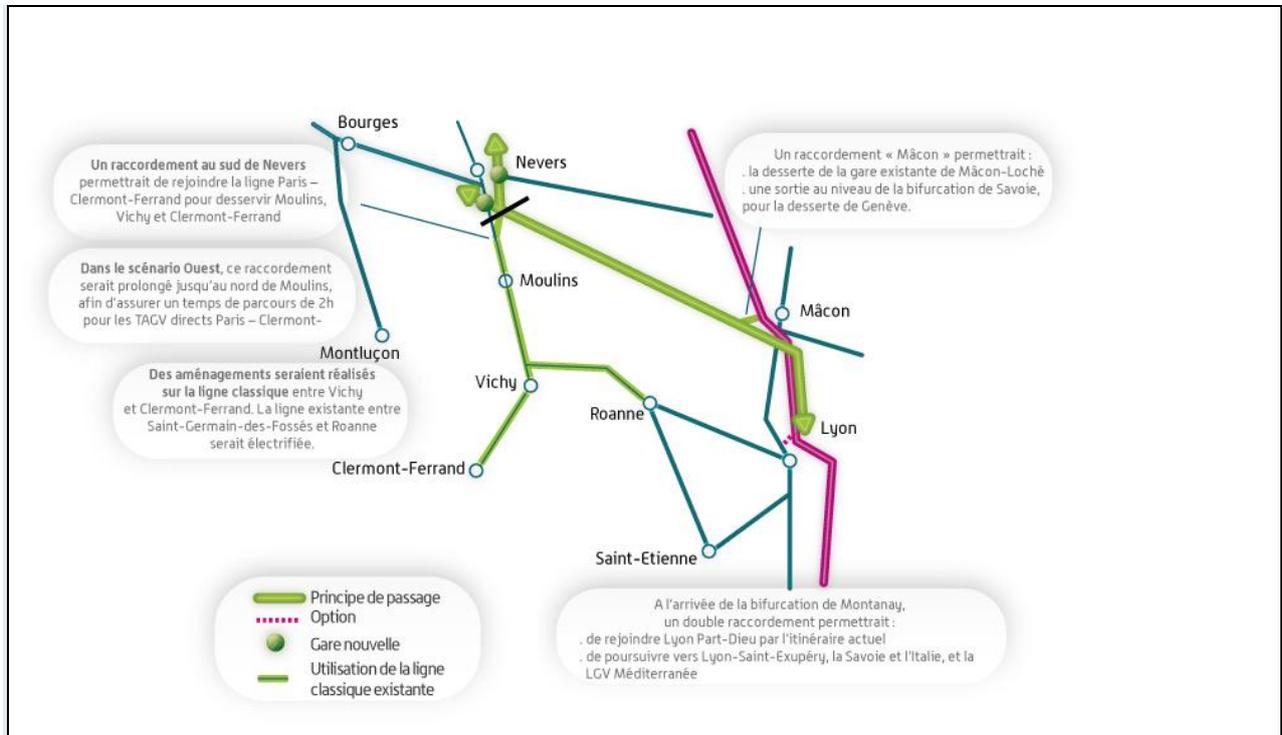
- **Quels que soient les scénarios et variantes, la nouvelle ligne venant de Paris quitterait la direction Nord-sud pour s'orienter vers l'est, au sud de Nevers (ou au nord de Moulins).**

Moulins, Vichy, Riom, Clermont ne seront pas sur la ligne principale. Seuls les trains à destination de Moulins, Vichy ou Clermont quitteront la ligne LGV principale au sud de Nevers, pour aller desservir ces villes par les voies existantes. Il n'est pas prévu de ligne de TGV allant de Roanne à Clermont.

- **Quelles sont les différences introduites entre les deux variantes de passage par Mâcon ou de passage par Roanne de la ligne principale ?** Aucune différence pour la desserte des villes au nord de Moulins et aucune différence pour Moulins, Vichy et Clermont. Aucune différence pour la préfiguration d'une transversale Est-Ouest.

Les seules différences se situent pour le trajet d'arrivée vers l'agglomération lyonnaise. L'arrivée par Mâcon se fait nord-sud en suivant la voie LGV actuelle, l'arrivée par Roanne se fait ouest-est en coupant des vallées et paysages vallonnés et traversant une zone d'habitat plus peuplée. Les deux rejoignent Montanay au Nord-est de Lyon. **Le coût de toutes les variantes passant par Roanne est toujours plus élevé que celui des variantes passant par Mâcon (300 à 650 millions d'euros)**
LGV-POCL- Mâcon ou Roanne ? des précisions à rappeler. M-F Rochard 14.01.2012

Les variantes Roanne et Mâcon répondent toutes deux à l'enjeu du doublement de la LGV Paris-Lyon existante de la même manière : **les deux itinéraires (par Mâcon ou par Roanne) ont la même longueur, le temps de parcours entre Paris et Lyon est donc identique.**



1 - Hypothèse de passage de la ligne principale par Mâcon (Nord)

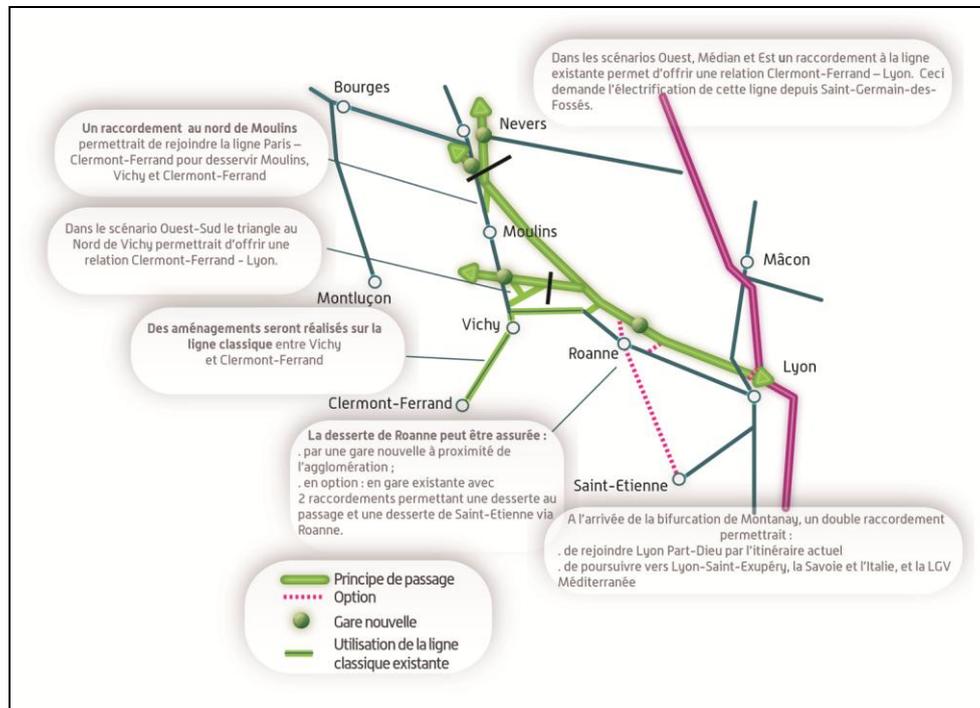
La ligne principale quitte la direction Nord-sud au sud de Nevers et se dirige vers Mâcon. Elle longe ensuite la ligne actuelle de Mâcon à Montanay. Puis les trains se dirigeront soit vers Lyon, soit vers la gare Saint-Exupéry et la LGV du sud.

La LGV POCL principale serait prolongée jusqu'au nord de Moulins, les rames emprunteraient ensuite la ligne existante Moulins-Vichy-Clermont. Les rames LGV venant de Paris par Nevers pourraient desservir directement en centre ville Roanne(1), dans la même configuration que Clermont-Ferrand(1) et avec un temps de parcours inférieur à 2 heures. Il est inclus dans les financements d'électrifier la ligne de St Germain- des- Fossés à Roanne (liaison Clermont-Roanne-Lyon).

Des options sont étudiées pour électrifier la ligne de Roanne à Saint-Etienne (coût 1,5 millions d'euros le km). Dans ce cas les rames LGV pourraient desservir Saint-Etienne par la LGV- POCL avec le trajet suivant : Paris-Moulins par la ligne principale POCL, puis avec les lignes classiques améliorées et sans changer de train, Moulins, Roanne, Saint-Etienne. **Il est tout à fait inexact de prétendre que seul le passage de la ligne principale par Roanne permettrait d'aller ensuite à Saint-Etienne.** Au contraire, le fait que ce soient des lignes classiques qui soient empruntées permet de s'arrêter en centre ville des deux villes et de bénéficier plus souplement de la qualité des lignes améliorées.

Y ajouter l'électrification de la ligne Roanne –Lyon pour permettre la liaison rapide entre Clermont-Roanne et Lyon. Cette ligne rénovée pourrait permettre une circulation de trains de type TEOZ qui devraient disparaître de la liaison Paris-Clermont dès que POCL serait en service.

TRES IMPORTANT : Cette variante de Mâcon est toujours moins coûteuse que le passage de la ligne principale par Roanne : moins 600 millions d'euros pour le scénario Médian. De plus elle est moins pénalisante pour la zone suburbaine d'arrivée à Lyon.



2 – Hypothèse de passage de la ligne principale par Roanne (sud)

La ligne principale quitterait la direction Nord-sud au sud de Nevers et se dirigerait vers Roanne. Une gare extérieure serait implantée au nord de Roanne. La ligne principale devrait ensuite traverser des zones montagneuses avec les Monts de Tarare et ceux du Beaujolais. Elle traverserait aussi plusieurs affluents de la Saône, puis la Saône elle-même avant de rejoindre par une large courbe la bifurcation de Montanay. Les trains se dirigeraient ensuite soit vers Lyon, soit vers Saint-Exupéry et la LGV du sud.

La LGV POCL serait prolongée jusqu'au nord de Moulins, les rames emprunteraient ensuite la ligne existante Moulins-Vichy-Clermont (même schéma que l'hypothèse précédente).

Il est inclus dans les financements d'électrifier la ligne de St Germain- des- Fossés à Roanne. Si des rames TGV devaient emprunter cette liaison entre Clermont et Lyon, elles rouleraient à 60% sur des lignes classiques améliorées (200 km heure maxi), à 30% sur une ligne LGV rapide (mais avec des tunnels et franchissements) et à 10% en zone suburbaine à 200km à l'heure. Le bénéfice « temps » devrait être minime par rapport à un bon TER ou TEOZ.

Enfin reste l'option pour rejoindre Saint-Etienne beaucoup plus compliquée que dans l'hypothèse précédente, car depuis Saint-Etienne, il faut traverser Roanne et rejoindre la ligne POCL principale extérieure à la ville par un barreau. Ce coût se rajouterait au coût déjà plus élevé de celui de l'hypothèse Mâcon.

(1) D'autres villes sont actuellement desservies de la même manière. Nantes est desservie par le TGV en 2h avec 40% du parcours sur ligne à grande vitesse et 60% sur ligne classique (180 km de LGV sur un itinéraire total de 430 km via Le Mans). Grenoble est desservie en 2h 55 avec 80% du parcours sur ligne à grande vitesse et 20% sur ligne classique [415 km de LGV sur un itinéraire total d'environ 530 km]

Ces cartes et textes sont extraits pour la plupart du dossier ou des réponses de RFF.