

## Les 2 variantes et 3 options présentées au débat public

### 2 variantes entre Nevers et Lyon : un passage par Roanne ou par Mâcon

Schéma fonctionnel de la variante Roanne

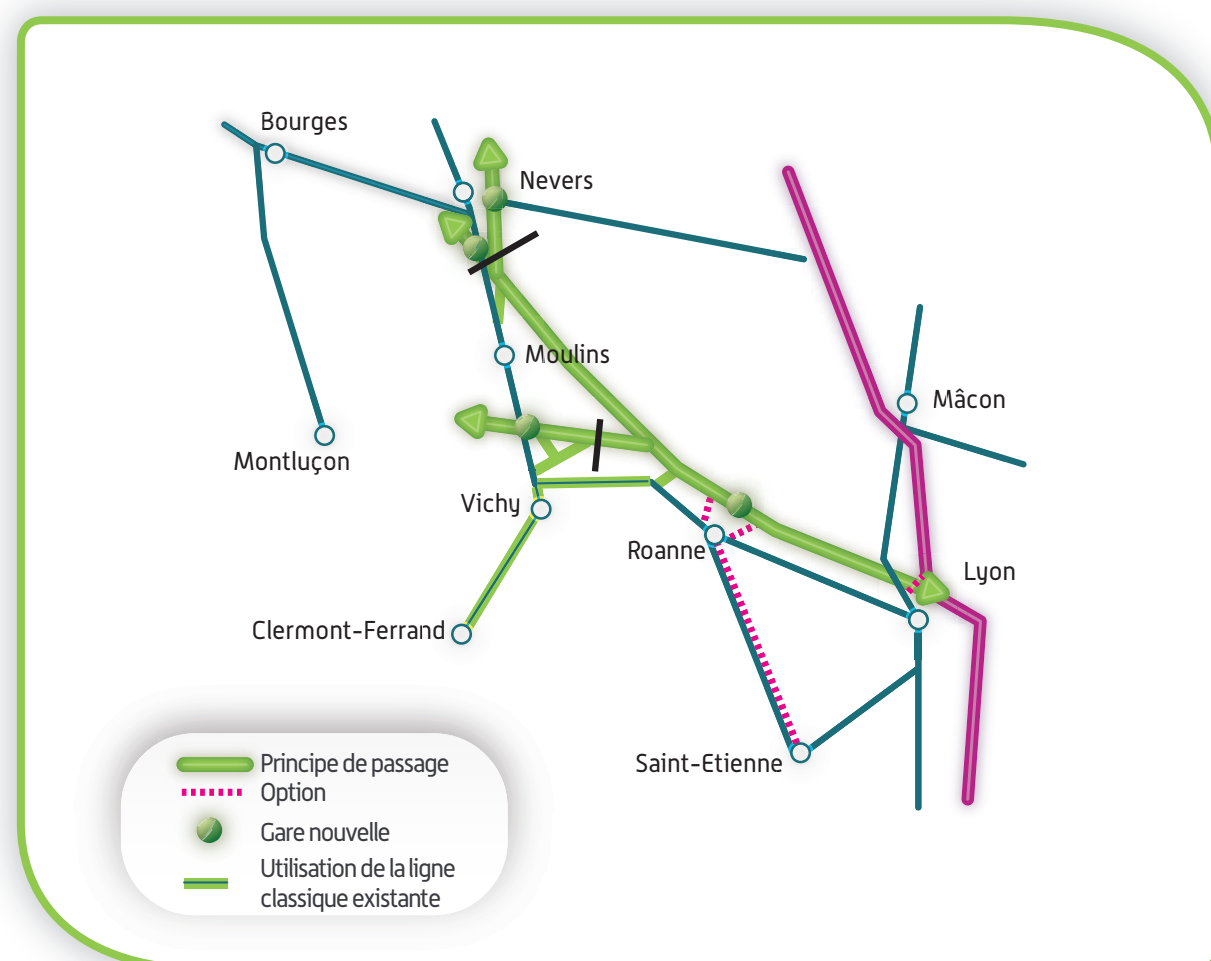
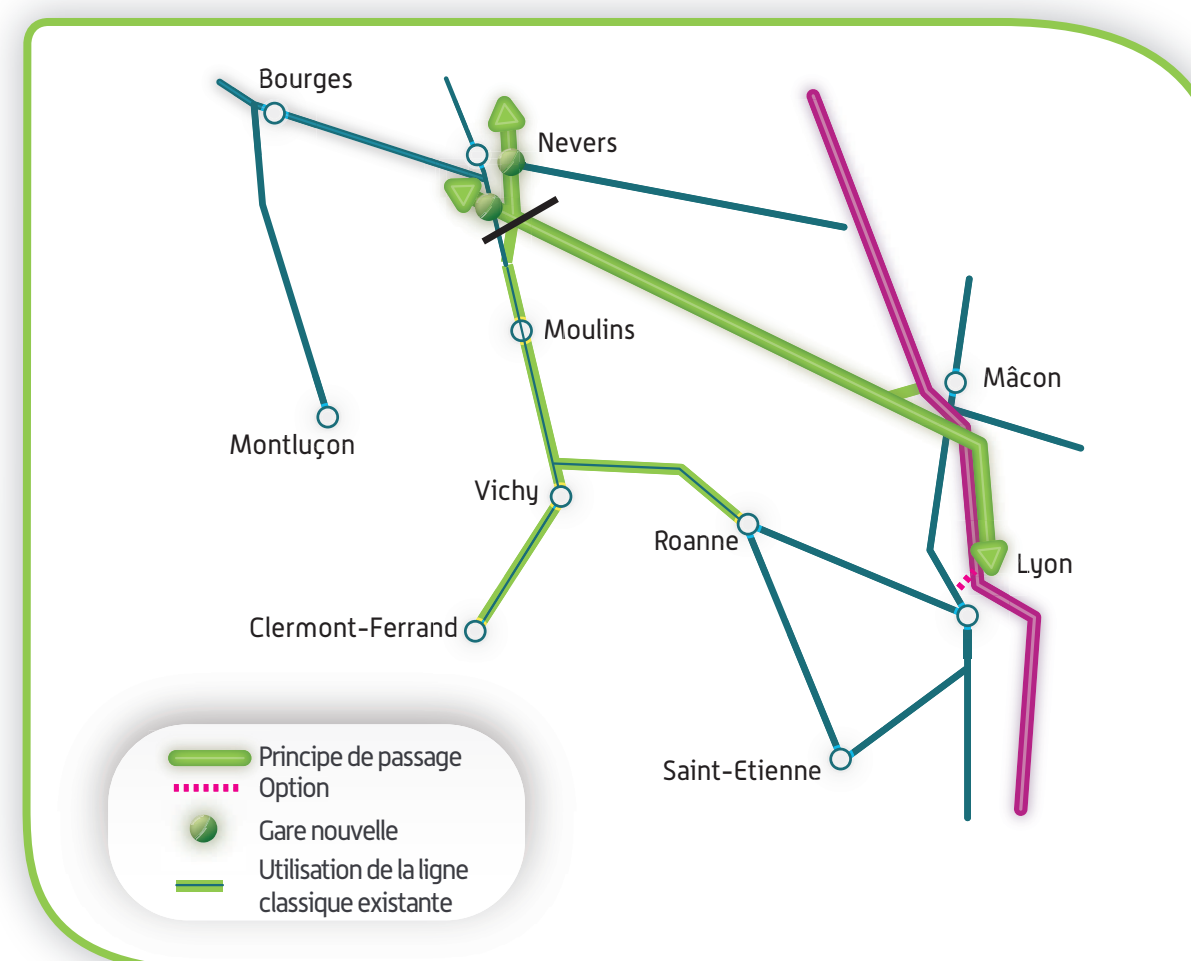
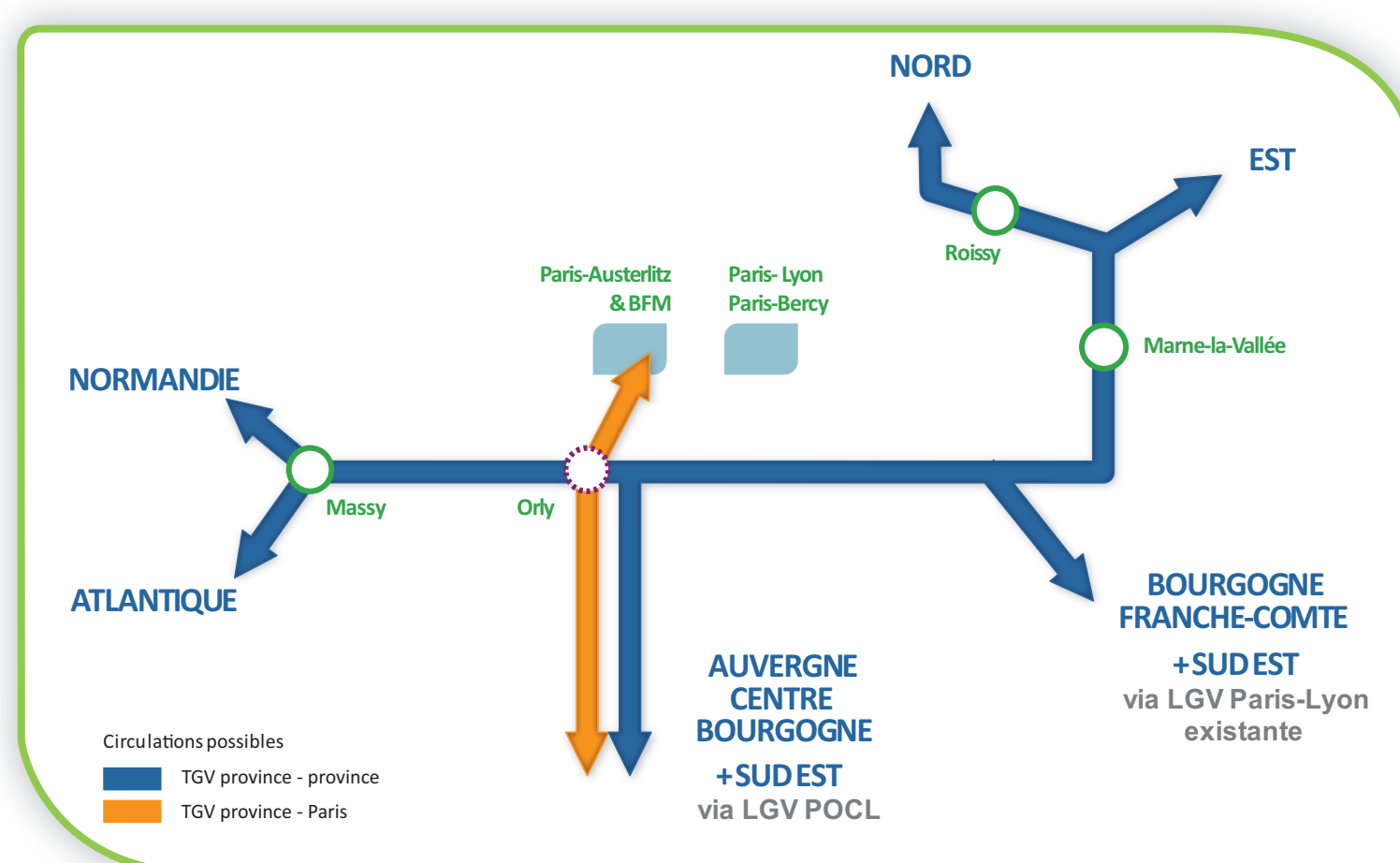


Schéma fonctionnel de la variante Mâcon

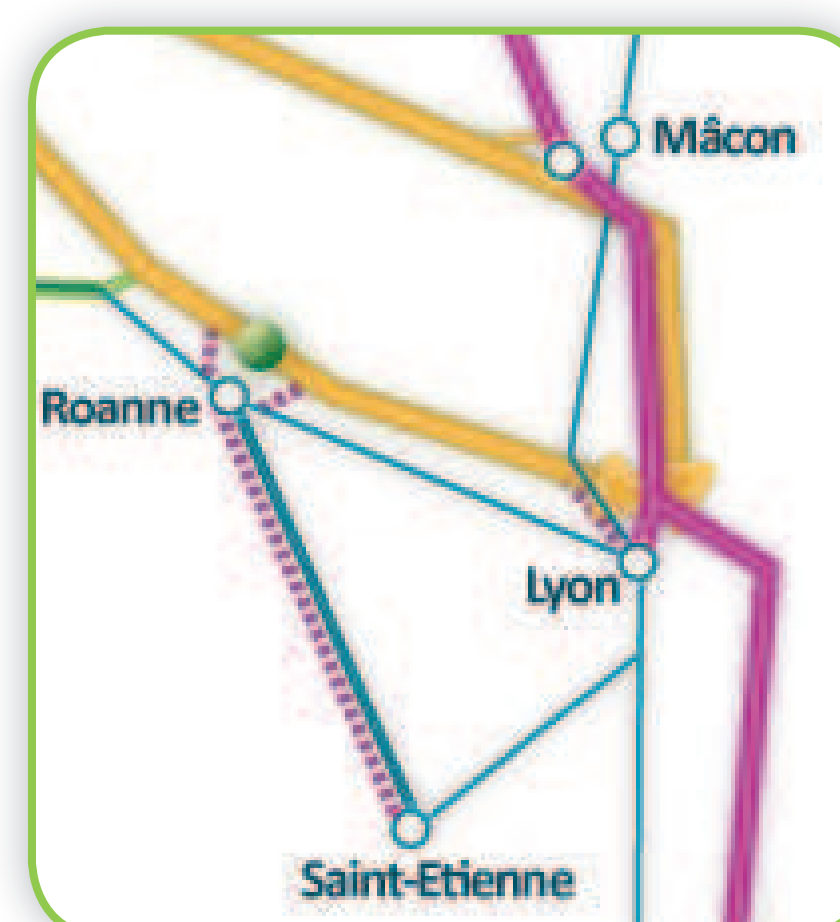


### 3 options : une gare à Orly, la desserte de Saint-Étienne, la desserte directe de Lyon-Perrache

- Une gare nouvelle à Orly



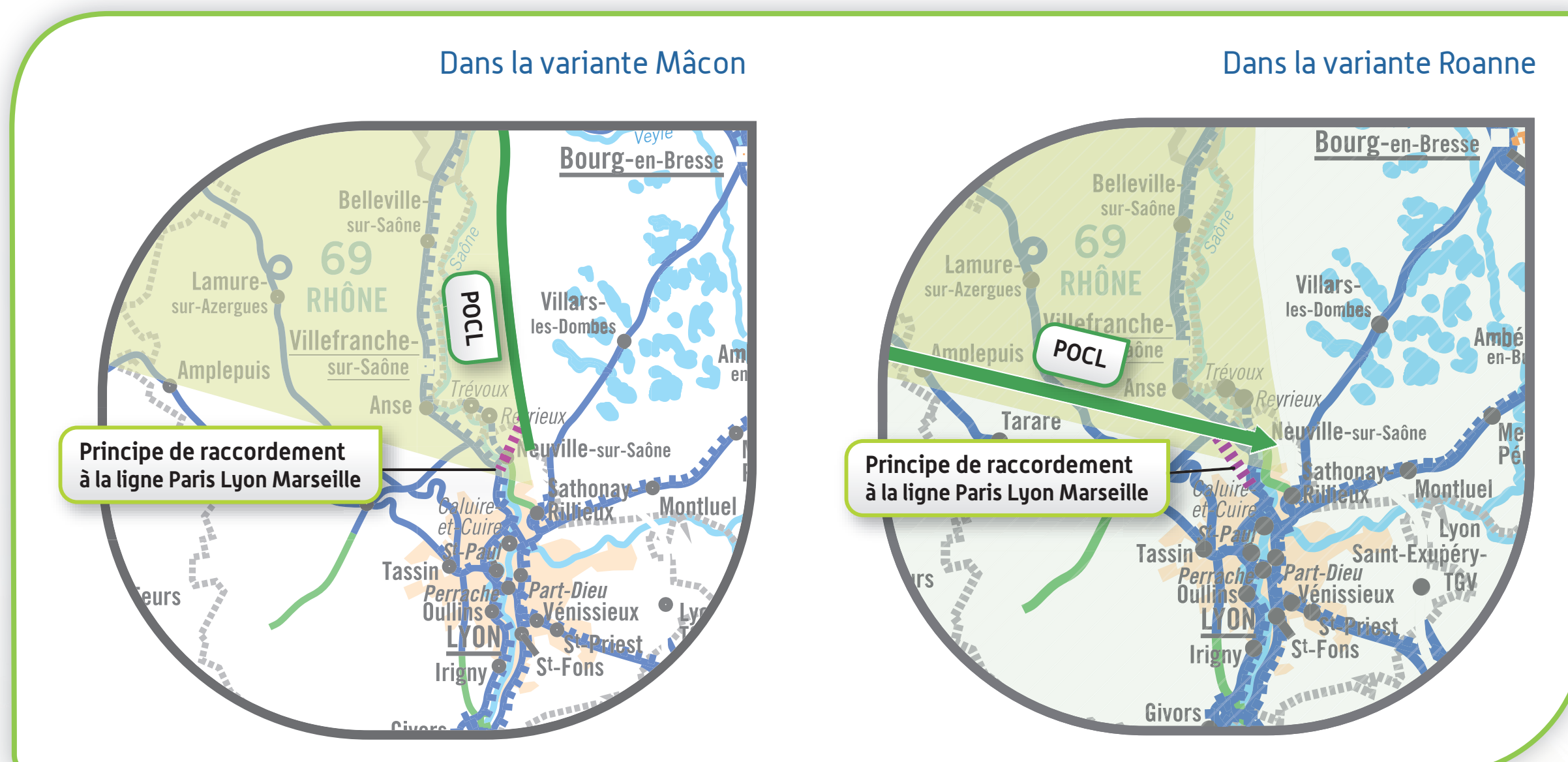
- La desserte de Saint-Étienne



De nombreuses variantes sont envisageables dans l'option de passage en Ile-de-France. Certaines rendent possibles l'arrêt des TGV dans une gare nouvelle à Orly.

La variante Roanne rend possible l'option de desserte de Saint-Étienne, à condition de construire un raccordement à l'ouest de Roanne et de moderniser la ligne Roanne-Saint-Étienne.

- La desserte directe de Lyon-Perrache



Un raccordement vers la ligne classique Paris – Lyon – Marseille permettrait une desserte directe de la gare de Perrache, sans passer par celle de la Part-Dieu, et permettrait de désaturer cette dernière.

### En synthèse, les chiffres clés

	Scénario Ouest-Sud	Scénario Ouest		Scénario Médian		Scénario Est	
		Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon	Variante Roanne	Variante Mâcon
Nombre de km à construire dont branches et raccordements	545	530	550	535		530	535
	60	50	70	100		100	105
Longueur de l'itinéraire Paris-Lyon	505	500		455		450	
Gains de voyageurs (en millions de voyageurs)	5,1	5,7	5,3	6,5	6,1	6,5	6,2
Estimation des investissements (en milliards d'euros)	14	12,9	12,5	12,9	12,2	13,1	12,6
Emissions de CO2 évitées (en KTeqCO2)	7 850	9 500	9 100	13 470	13 240	14 520	14 270
Risque d'impact sur les milieux humains	Majeur	Majeur	Majeur	Fort	Fort	Fort	Fort
Risque d'impact sur les milieux physiques	Assez fort	Assez fort	Fort	Moyen	Fort	Moyen	Fort
Risque d'impact sur les milieux naturels	Majeur	Majeur	Majeur	Assez fort	Fort	Assez fort	Fort