

Coordination des Associations du Beaujolais

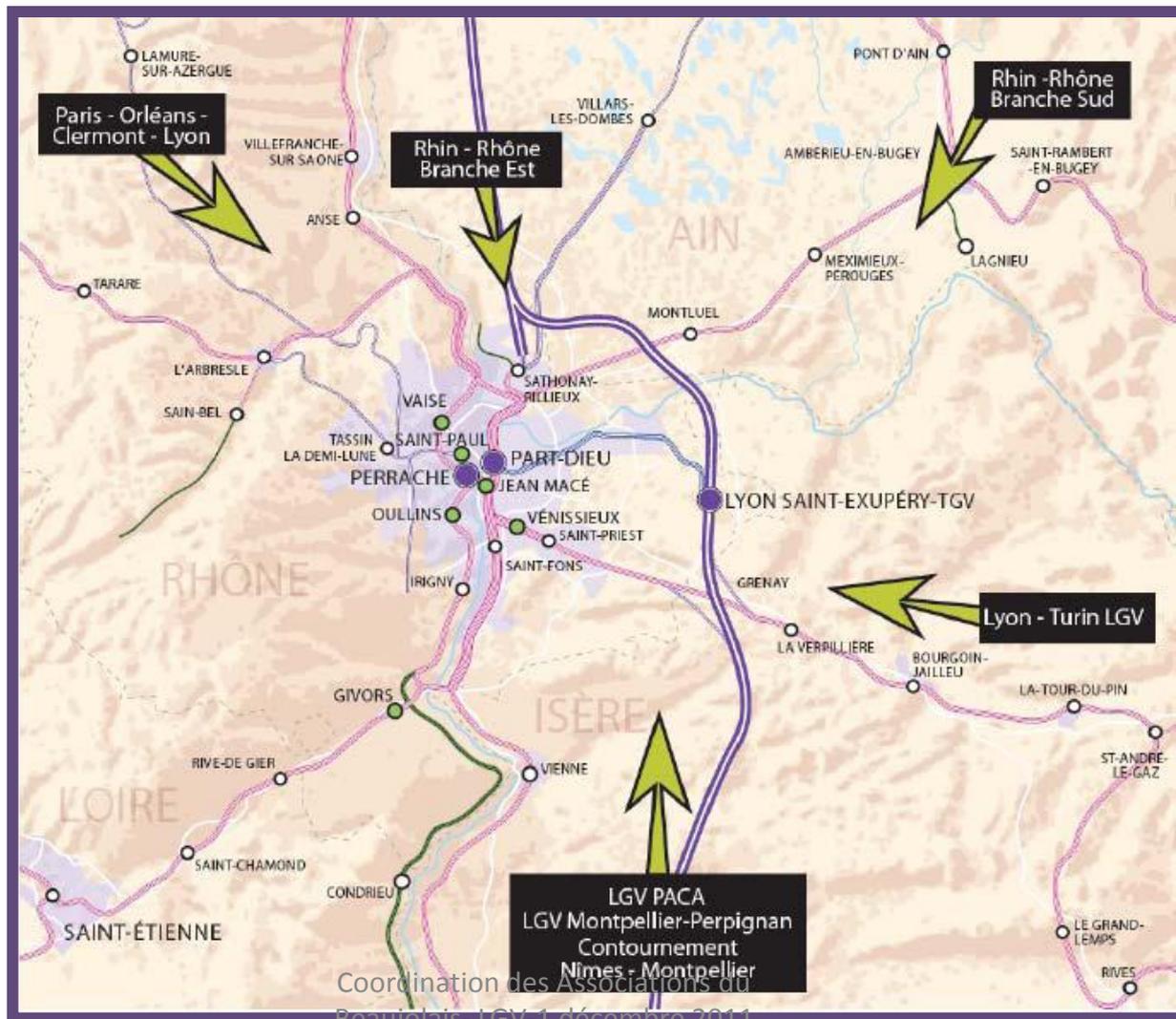
La région Lyonnaise

**Une région saturée
d'infrastructures de transport :
...après le tunnel de Fourvière, le
nœud ferroviaire Lyonnais...**

Trafic total actuel réseau ferré



Arrivée de nouvelles lignes (LGV et Fret) avant 2020



**Un véritable aménagement
du territoire = décentraliser
pour mieux desservir les
autres régions**

**= Éviter la région lyonnaise et
les couloirs Saône-Rhône
déjà surchargés**

Ce qu'il faudrait :

LGV – POC

Une vraie ligne Paris-Clermont

desservant Moulins-Vichy-Roanne-Saint-Etienne

+

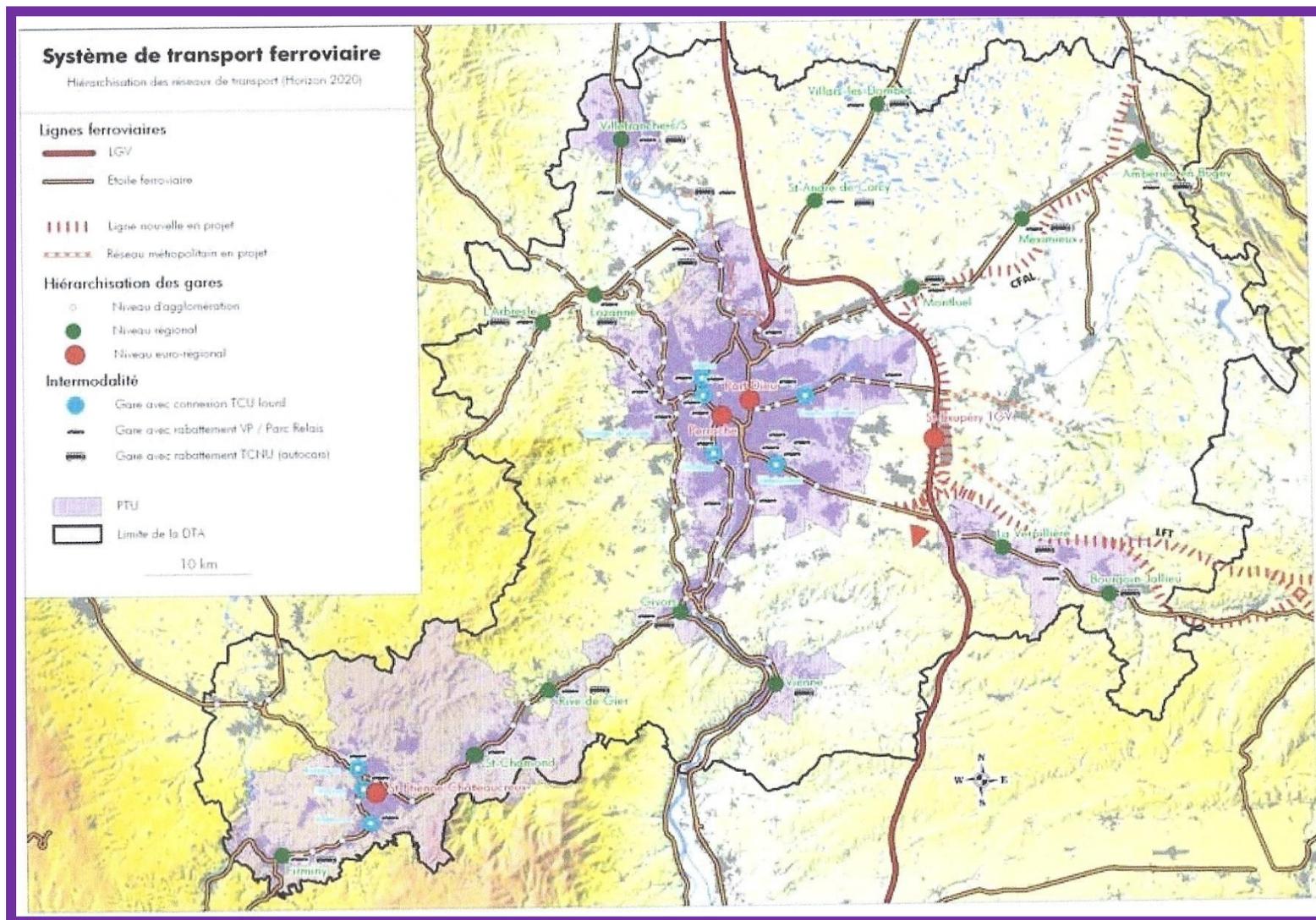
Une liaison est –ouest complète

entre Bordeaux et Genève

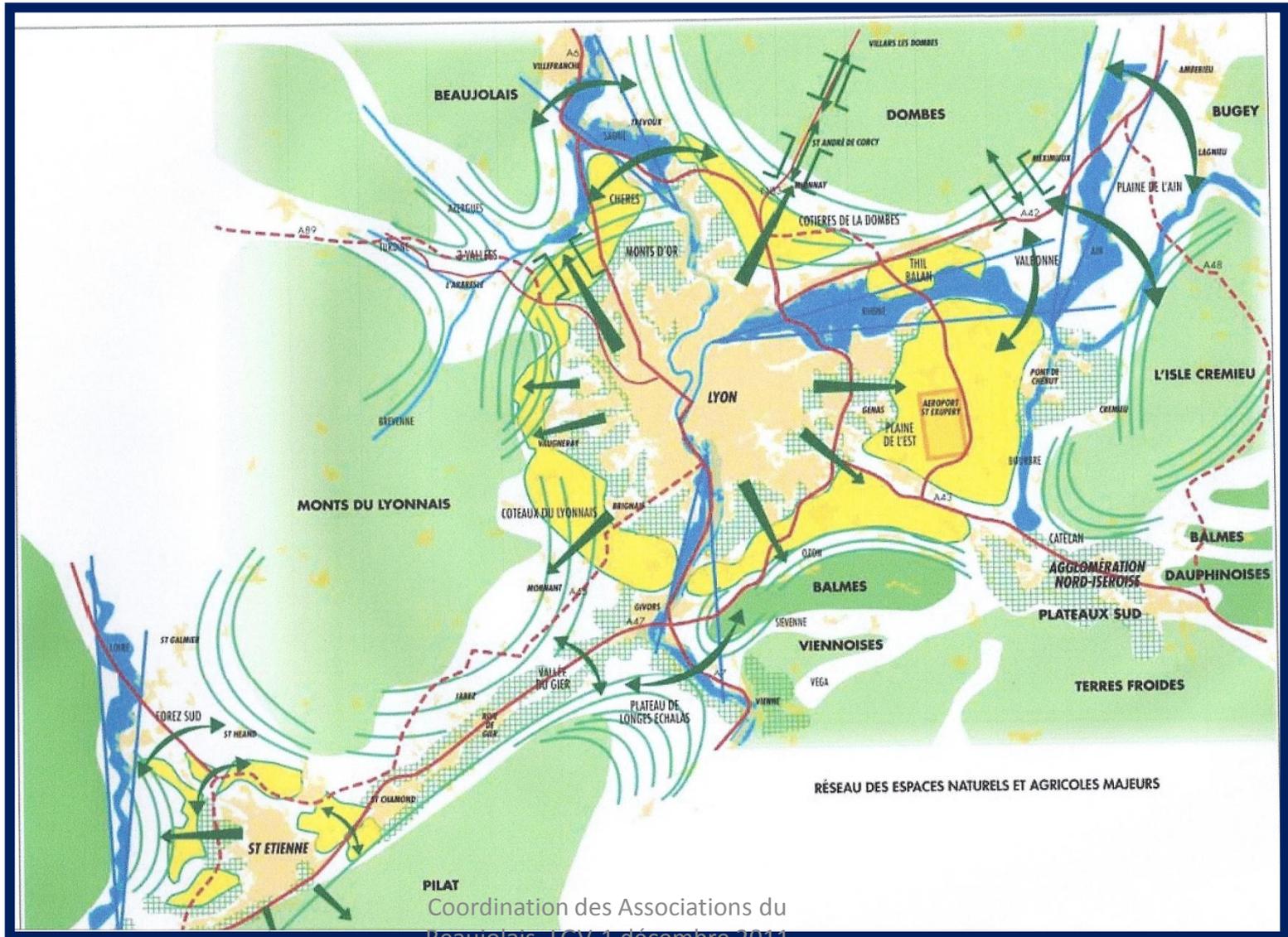
**POCL ce n'est pas cela
Comment faire au mieux avec le projet
pour la région lyonnaise ?**

**La variante sud pour l'arrivée par Roanne
vers Lyon créerait des infrastructures
nouvelles dans des zones protégées
par la DTA de l'agglomération Lyonnaise**

DTA – transport ferroviaire

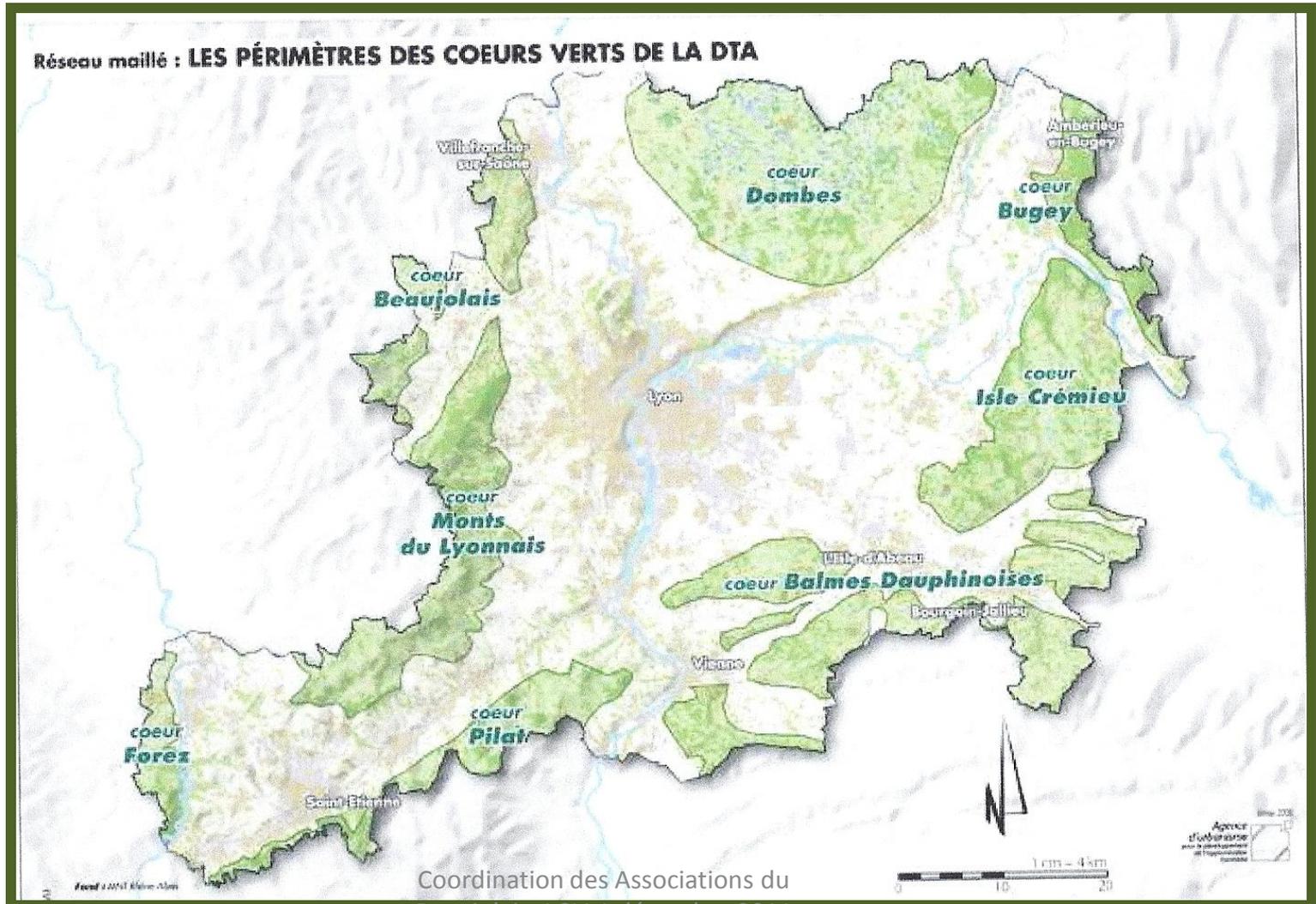


DTA : les réseaux naturels et agricoles majeurs



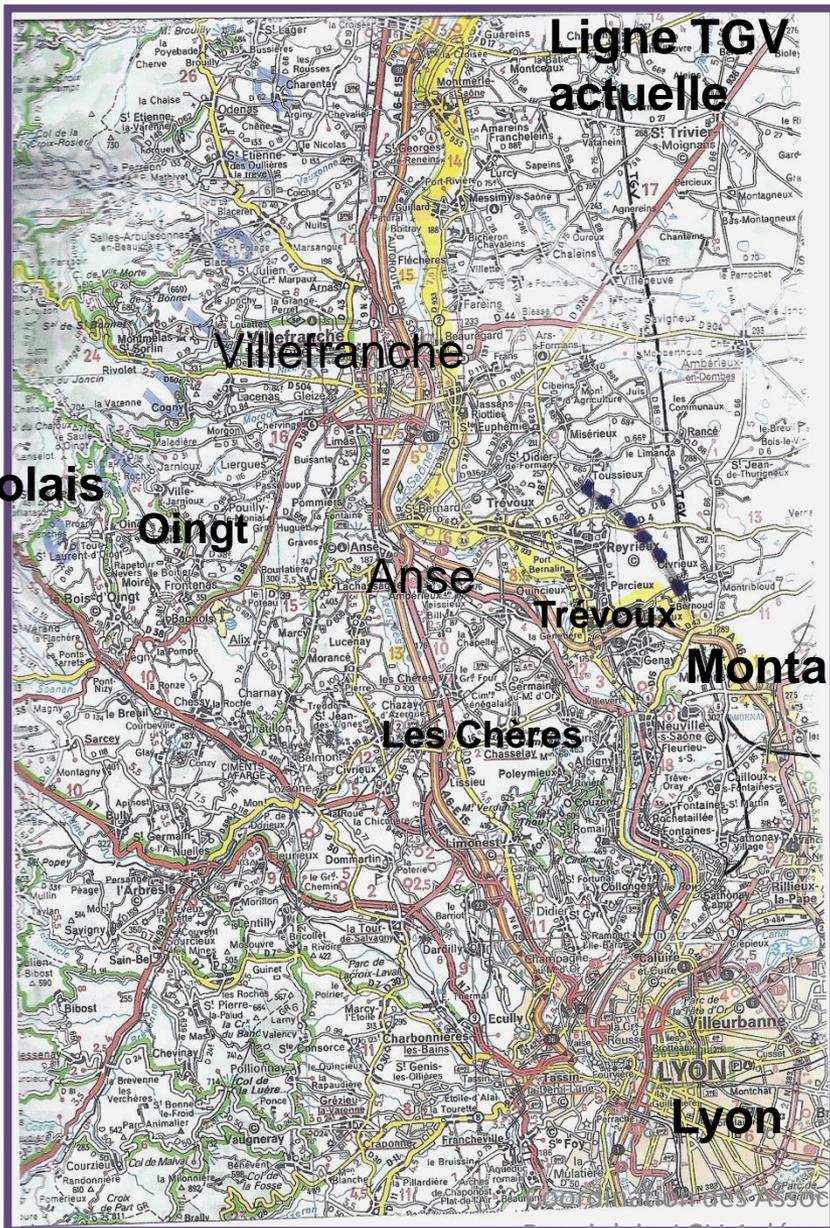
Périmètres des cœurs verts de la DTA

Il ne doit pas y avoir d'infrastructure nouvelle



Zone Villefranche Montanay pour raccordement sur ligne actuelle

Sud
Beaujolais



Arrivée par le nord de Montanay
de la nouvelle ligne-
Poursuite vers St Exupéry
ou vers La Part-Dieu
par les lignes existantes

Des paysages à respecter
Beaujolais de la région des Pierres dorées
Paysages ruraux patrimoniaux

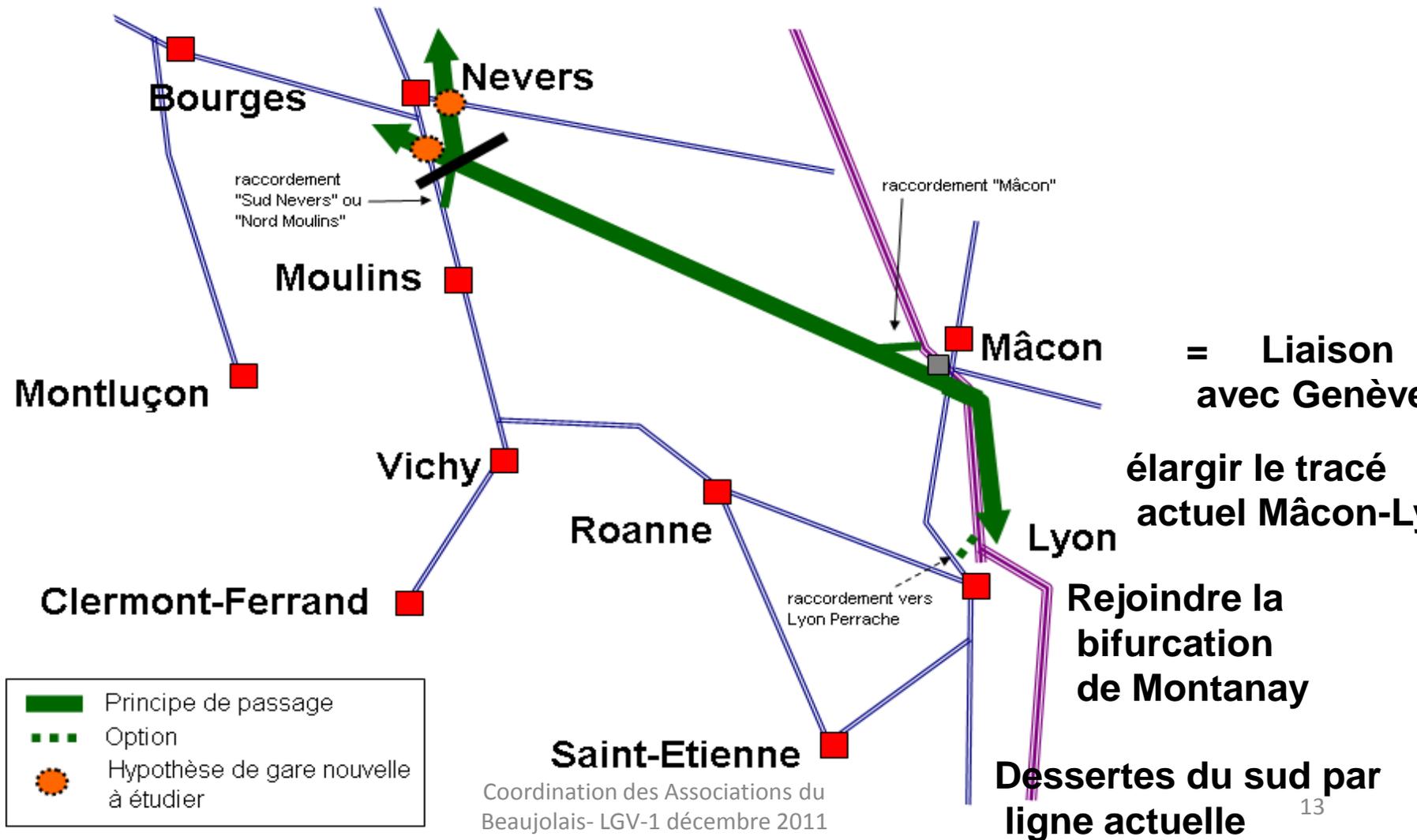
Atlas de l'Observatoire des Paysages Rhône-Alpes

DTA : Éliminer les variantes sud
pour l'arrivée vers Lyon
et donc le scénario ouest- sud

L'arrivée par le nord, par Mâcon a déjà son chemin tout tracé et les emprises de terrain sont réservées

Beaucoup moins perturbant pour les habitants de l'agglomération et pour le milieu naturel et agricole

Desserte Nord par Mâcon ex : Scénario Est mais applicable à tous les autres



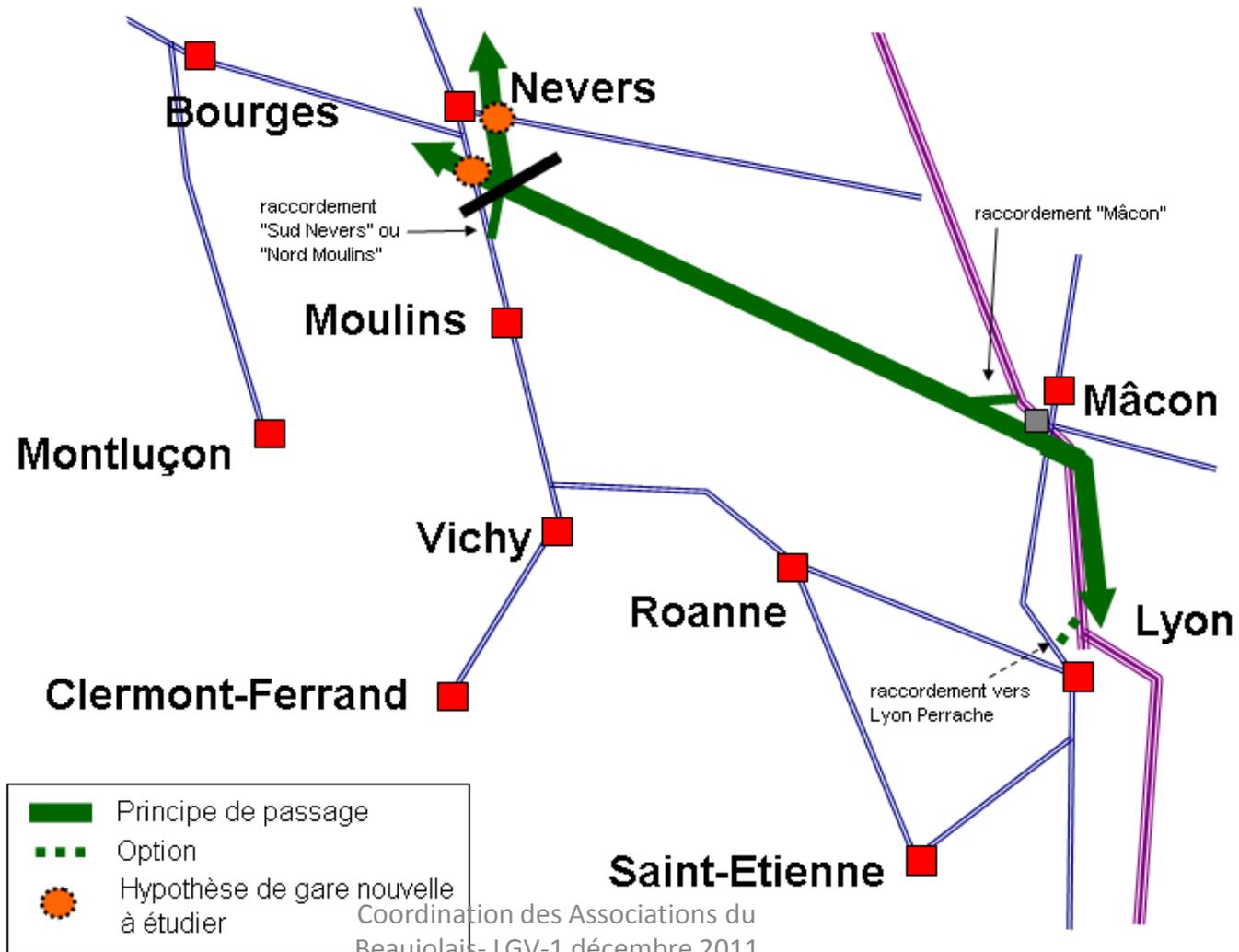
Des ouvertures complémentaires pour tous les scénarios

- **La LGV POCL, dans son parcours vers Mâcon rejoint la LGV Sud-Est puis la double entre Mâcon et Lyon,**
- **A partir de Mâcon, une bifurcation part vers la Savoie, et dessert Genève.**

Pas de changement pour les liaisons avec le sud

- **A l'arrivée à la bifurcation de Montanay, vers Neuville, un double raccordement permet :**
- **- de rejoindre Lyon-Part-Dieu par l'itinéraire actuel,**
- **- de poursuivre vers Lyon-Saint-Exupéry, la Savoie et l'Italie, et la LGV Méditerranée.**

Un raccordement au sud de Nevers (ou vers Bourges ?) rejoint la ligne Paris – Clermont-Fd pour desservir (Montluçon ?), Moulins, Vichy, Roanne, Clermont-Fd



La variante Mâcon n'empêche pas une bonne desserte de toutes les villes, quel que soit le scénario

- **Dans le scénario Ouest, ce raccordement est prolongé jusqu'au nord de Moulins, afin d'assurer un temps de parcours de 2h pour les TAGV directs Paris – Clermont- Fd.**
- **Sur la ligne classique Paris – Clermont-Ferrand, des aménagements entre Vichy et Clermont-Ferrand seront réalisés**

Des aménagements complémentaires prévus vers Roanne et Clermont-Fd

- *Electrification Saint-Germain-des-Fossés
- Roanne*
- *Aménagements sur Vichy – Clermont-Fd*
- *Électrification Roanne- Saint-Etienne*
- *Et Roanne – Lyon*

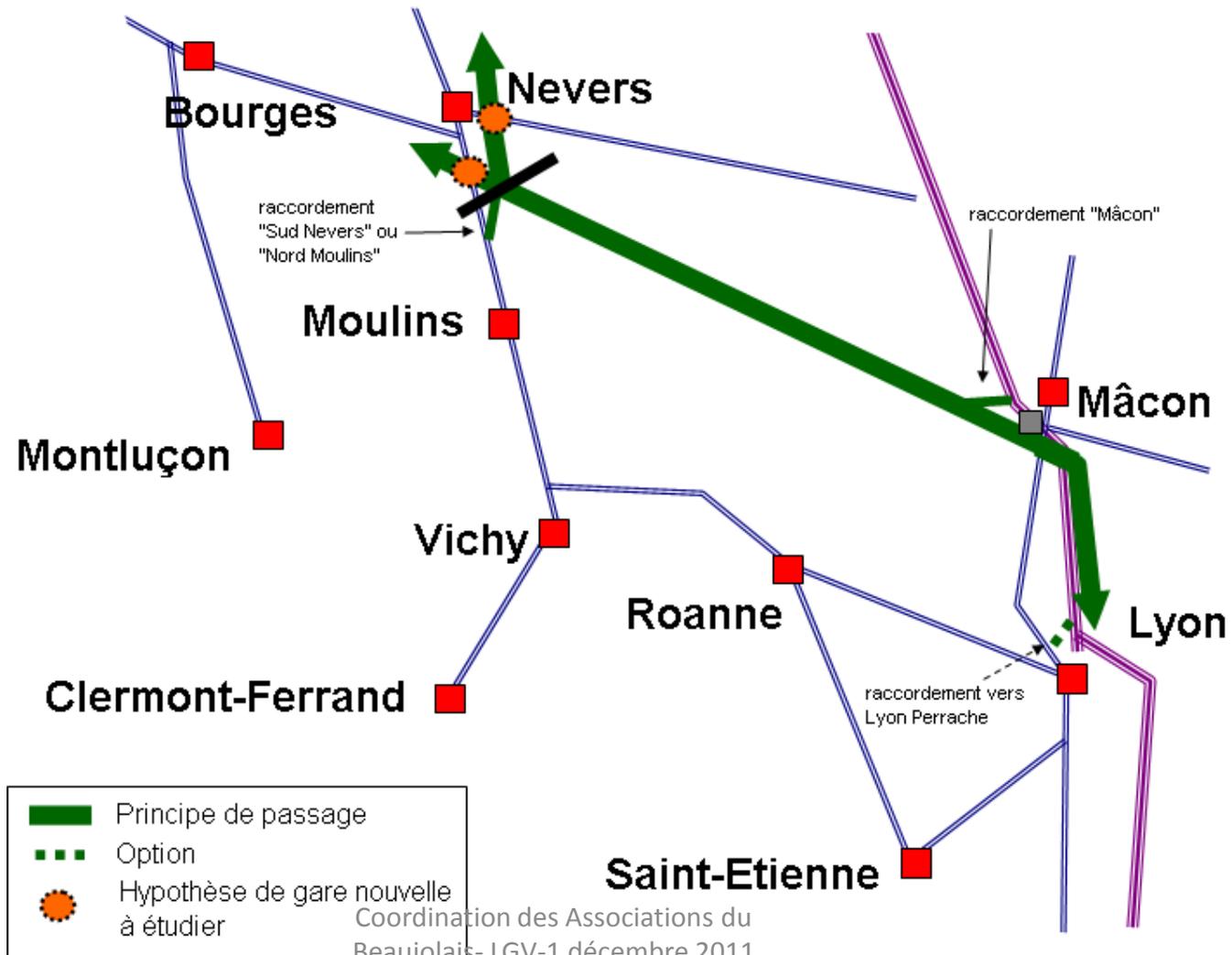
Des dessertes en temps pour Paris

améliorées pour tous

Des dessertes en temps pour Paris *améliorées pour tous*

avec POCL en heures			
par Mâcon	Médian	Ouest	(actuel)
Orléans-Paris	0,4	0,35	0,55
Bourges-Paris	1	0,55	1,4
Nevers-Paris G Nouv.	0,55	1,05	1,55
Vichy-Paris	1,35	1,4	2,45
Clermont-Paris	1,55	2	3
Lyon-Part-Dieu-Paris	1,45	1,55	1,55
Mâcon-Paris	1,3	1,35	1,35
Genève-Paris	2,55	3,05	3
Roanne(centre)-Paris	2,05	2,05	3,05
Grenoble-Paris	3,05	3,05	3,05

Desserte Nord par Mâcon ex : Scénario Est mais applicable à tous les autres



**Le financement sera assuré
à 75% (ou plus) par nos impôts
(Etat et collectivités
territoriales)**

**Une nouvelle LGV Paris-Lyon est-
elle nécessaire en période de
difficultés économiques?**

Coût et financement

	Ouest (Mâcon)	Médian (Mâcon)	Est (Mâcon)
Coût	12,5	12,2	12,6
Part RFF	2	3,2	3,4
% RFF	16 %	26,2 %	27 %
Part Etat Et collectivités territoriales	10,5 milliards	9 milliards	9,2 milliards
% Etat - Coll. Terr.	84 %	73,8 %	73 %
<i>Suppl. Roanne à ajouter</i>	<i>200 millions</i>	<i>600 millions</i>	<i>300 millions</i>

**Une forte demande de ne pas
augmenter les impôts**

**Une préoccupation de ne
pas augmenter
l'endettement.**

Une forte demande de priorité sur les TER et leur rénovation

**Pour la région lyonnaise dont
l'agglomération s'étend, les liaisons
ferroviaires de travail et de
proximité, sont insuffisantes en
régularité, en nombre et en rapidité**