

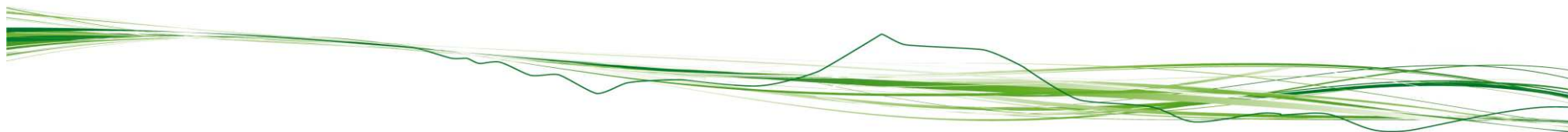


# **Projet de ligne à grande vitesse Paris/Orléans/Clermont-Ferrand/Lyon**

## **Débat public**

**Réunion thématique :  
La LGV POCL et l'Aménagement du territoire**

**7 décembre 2011  
Clermont-Ferrand**



# Le territoire auvergnat : un développement de l'attractivité à renforcer, conformément au SRADDT et au SRIT

## **L'Auvergne a renoué avec la croissance démographique**

- D'ici à 2040, un taux de croissance analogue à celui de l'Ile-de-France
- Le rôle de poumon démographique de la plaque urbaine Clermont-Ferrand/Vichy

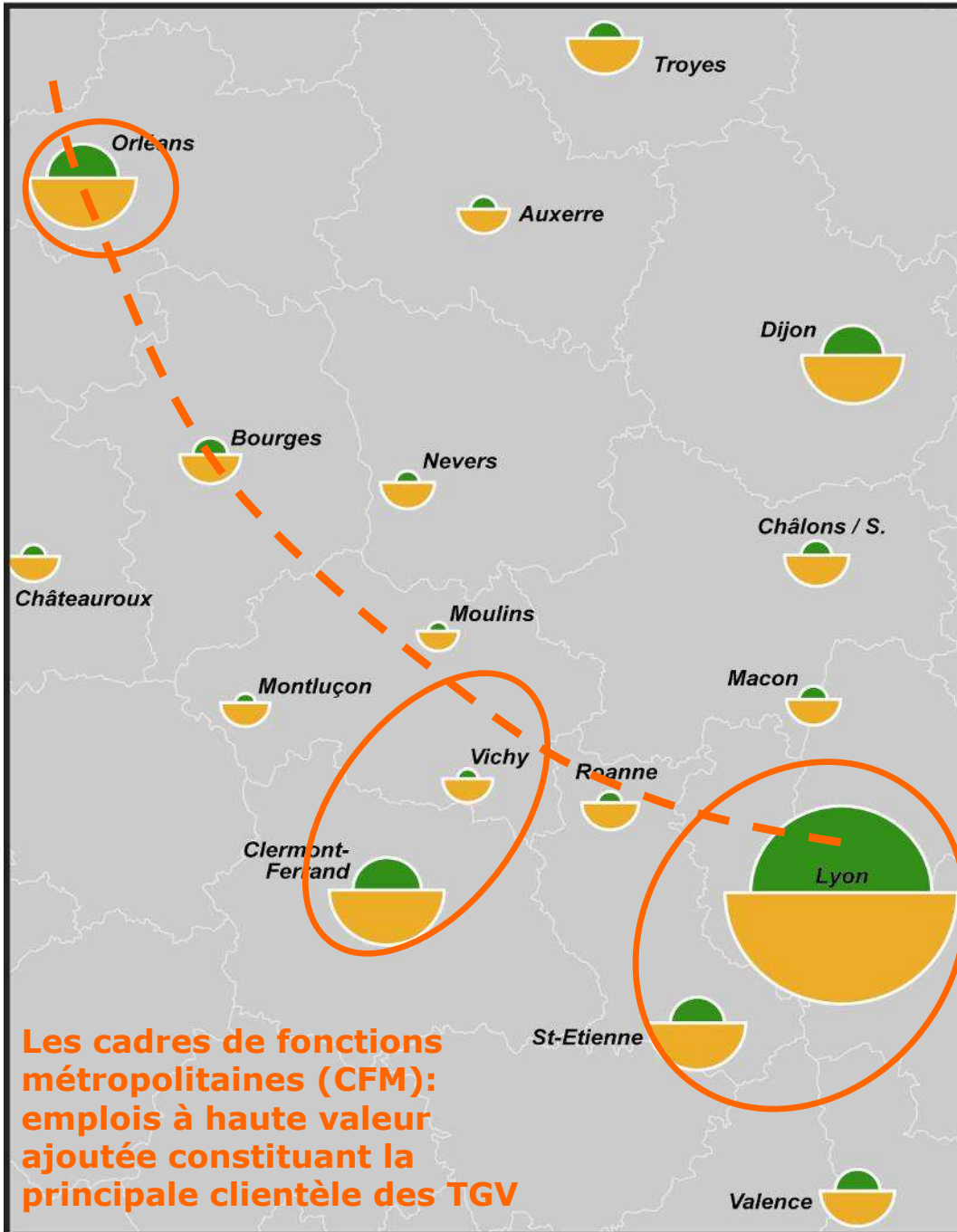
## **L'Auvergne doit renforcer la compétitivité de son tissu industriel en complémentarité avec Rhône-Alpes**

- Des entreprises leaders tournées vers l'innovation et vers l'exportation
- Améliorer les coopérations avec le tissu industriel lyonnais

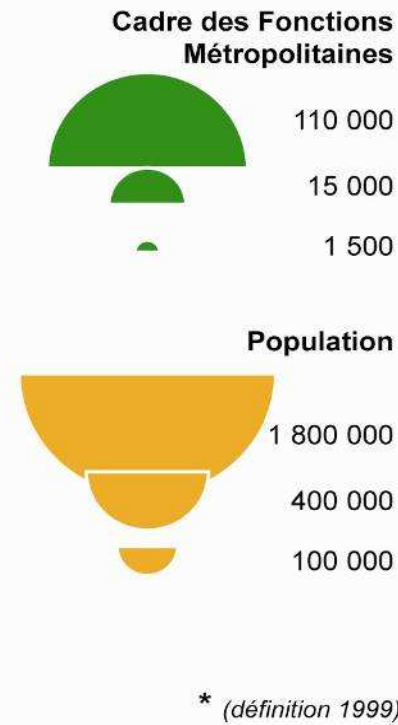
## **L'Auvergne doit conforter le rôle structurant de la plaque urbaine clermontoise**

- Un rôle de locomotive à travers la présence de services et d'équipements d'envergure
- Un rôle d'interface entre les villes auvergnates et les métropoles nationales (Paris, Lyon)

# L'indispensable connexion au réseau LGV



## CFM et Population des principales aires urbaines \*



### Orléans

370 000 habitants  
+ 16 500 CFM

### Plaque urbaine Clermontoise

512 000 habitants  
+ 17 500 CFM

### Lyon/Saint-Etienne

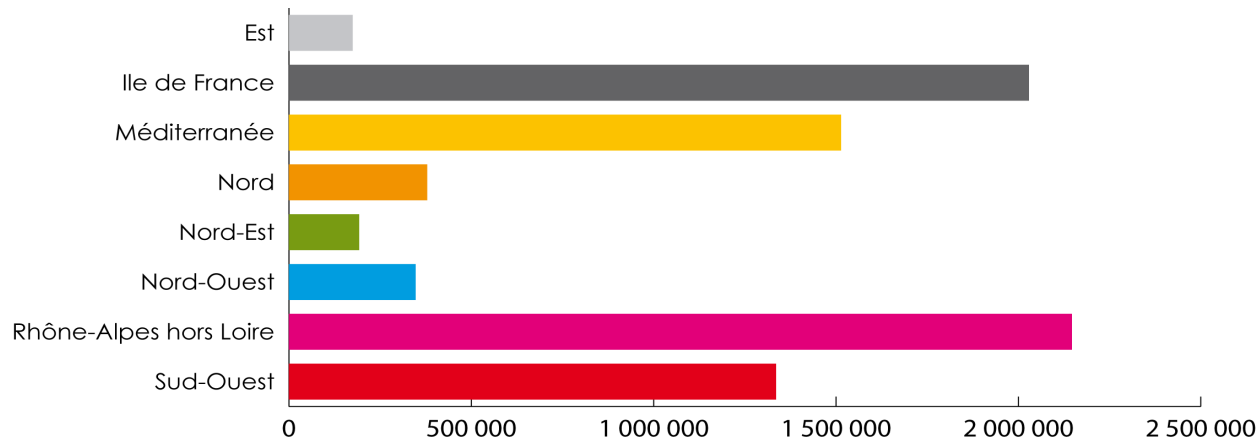
2 087 000 habitants  
+ 117 000 CFM



Source : INSEE - RP 2008  
Réalisé avec Philcarto 16/11/2011

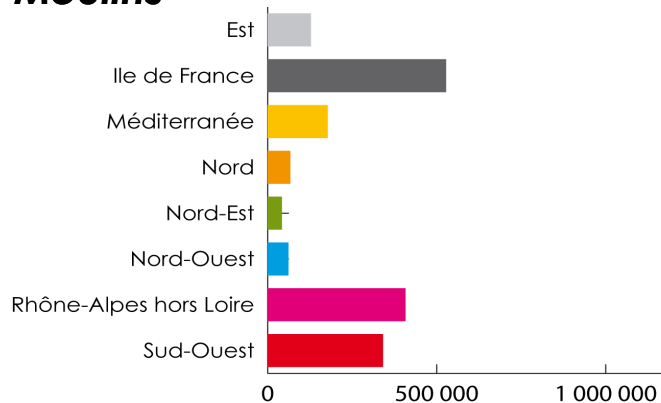
# Une ouverture réelle de l'Auvergne vers Rhône-Alpes, le sud-ouest et la Méditerranée

## Clermont-Fd

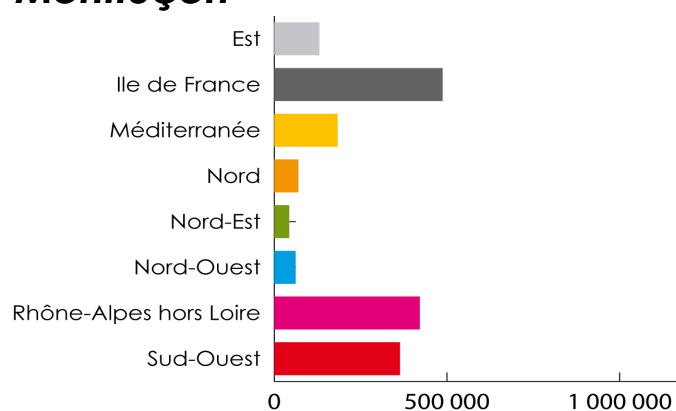


Source : SETEC - RFF

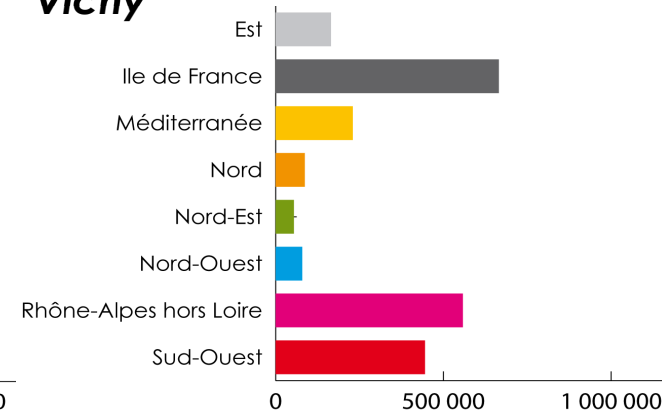
## Moulins



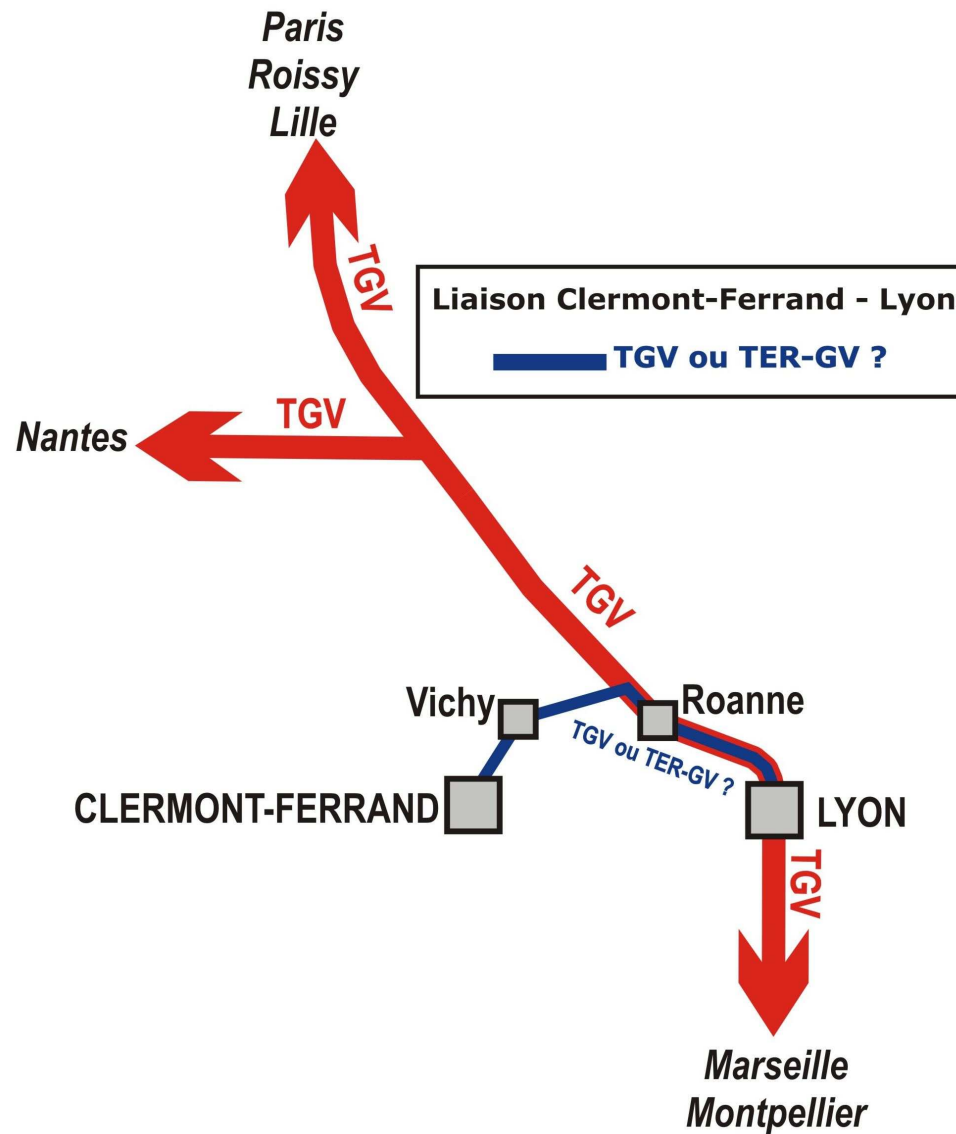
## Montluçon



## Vichy

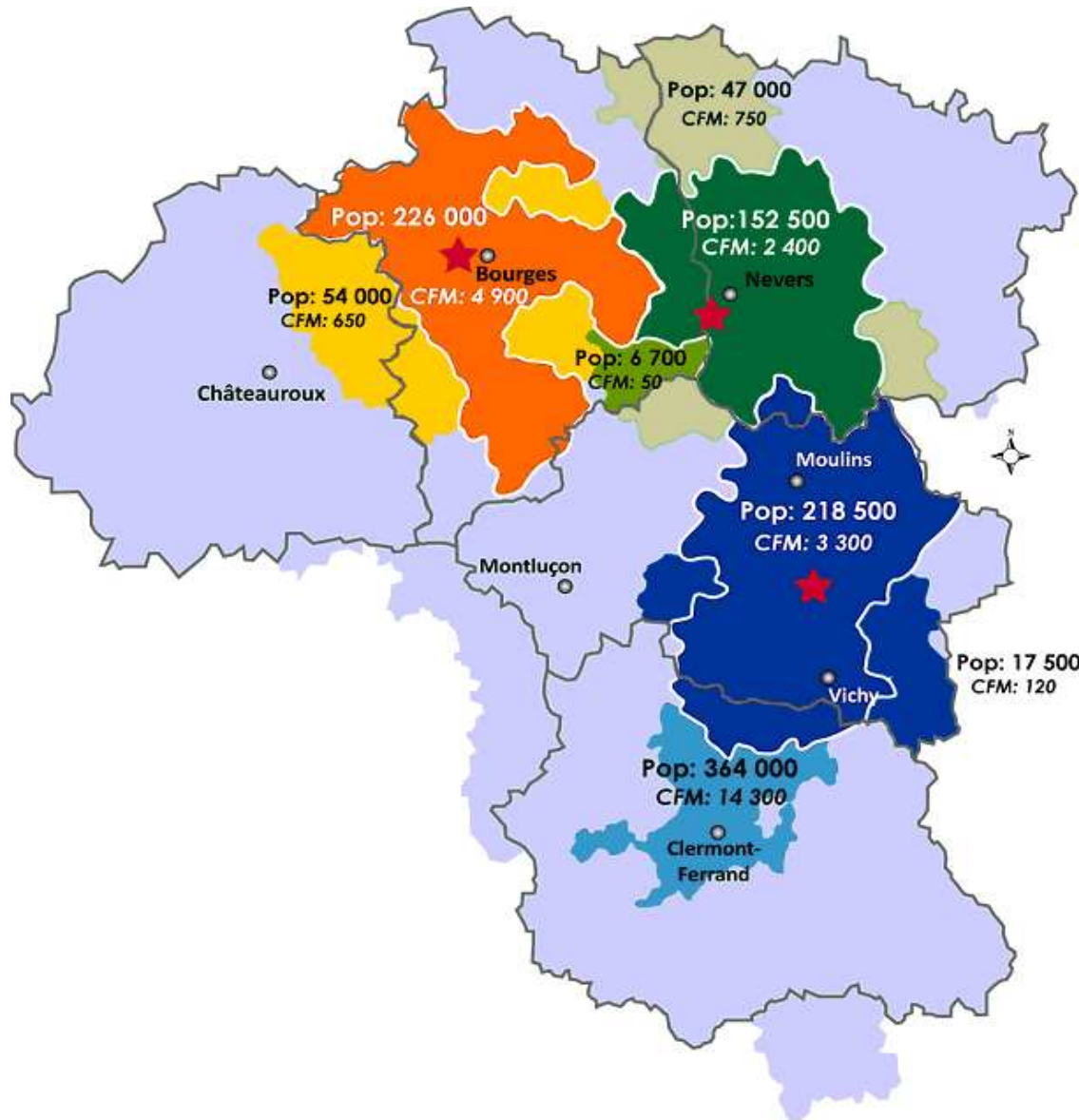


# L'enjeu crucial n°1 : se connecter à Rhône-Alpes



**Principe d'exploitation de la liaison Clermont-Ferrand/Lyon  
(scénario ouest-sud et variante par Roanne des autres scénarios)**

# L'enjeu crucial n°2 : une gare nouvelle en Auvergne



Liaison des territoires aux gares nouvelles

★ Emplacements potentiels des Gares Nouvelles

*Accès en moins de 45 minutes, à la fois possible en véhicule léger ou en TER*

- Gare Nouvelle Auvergne
- Gare Nouvelle Cher
- Gare Nouvelle Nièvre

*Accès en moins de 45 minutes exclusivement par services SNCF*

- Gare Nouvelle Auvergne
- Gare Nouvelle Nièvre

*Accès en moins de 45 minutes exclusivement par véhicule léger*

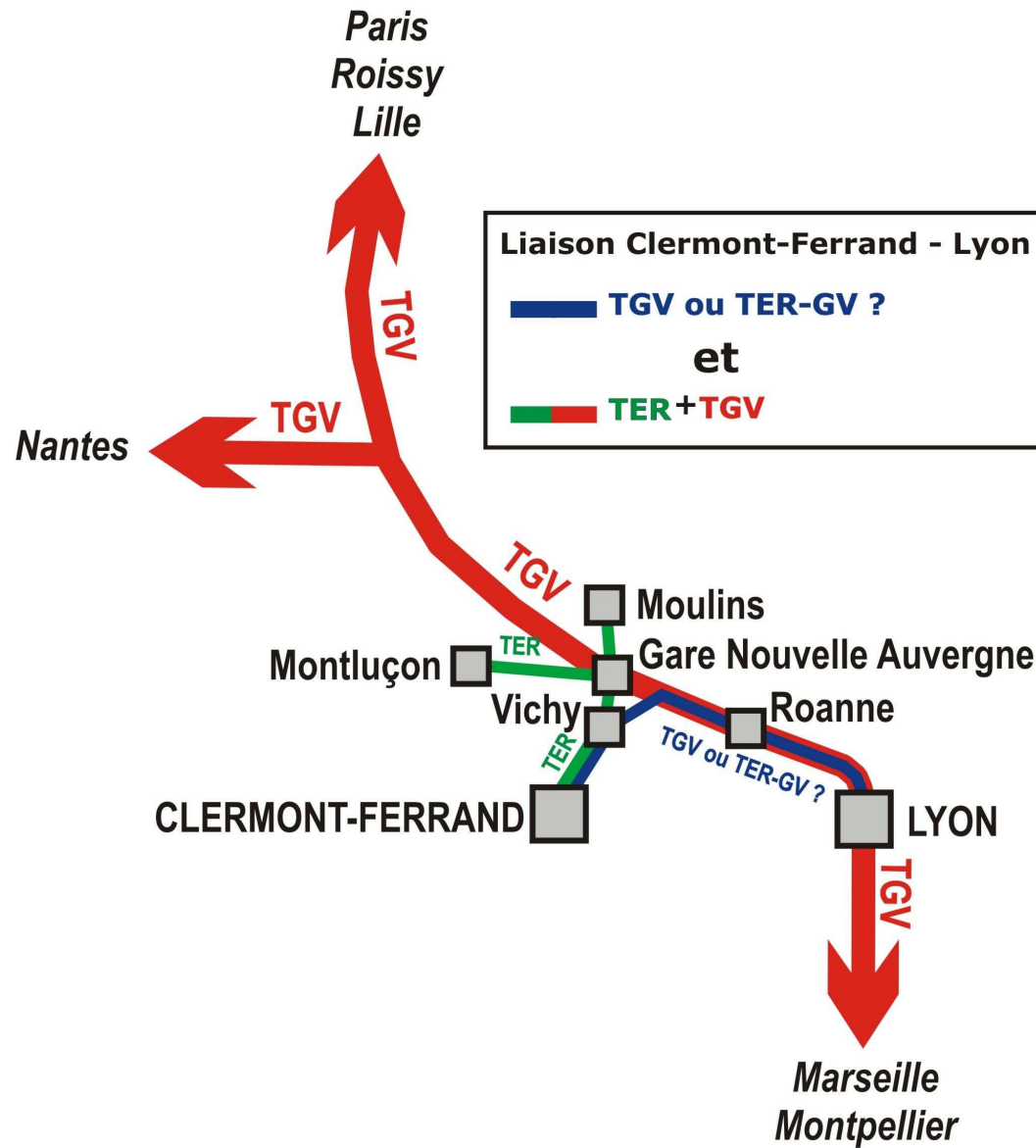
- Gare Nouvelle Auvergne
- Gare Nouvelle Cher
- Gare Nouvelle Nièvre

**Potentiel de chalandise de la gare nouvelle Auvergne (à 45 minutes en train) : 582 500 personnes dont 17 600 CFM**

Source : CODE - 2011



# L'enjeu crucial n°2 : une gare nouvelle en Auvergne



**Principe d'exploitation par la gare nouvelle  
Auvergne (scénario ouest-sud)**

# L'enjeu crucial n°3 : des gains de performance pour l'ensemble des villes de l'Allier

## Scénario ouest-sud      Scénario médian variante par Roanne

| Ville       | Gain moyen / actif (€) |        |
|-------------|------------------------|--------|
| Orléans     | 53.26                  | 42.89  |
| Blois       | 8.94                   | 7.41   |
| Vierzon     | 89.16                  | 33.71  |
| Bourges     | 112.85                 | 167.76 |
| Châteauroux | 19.16                  | 13.38  |
| Nevers      | 11.83                  | 286.71 |
| Moulins     | 198.47                 | 53.40  |
| Montluçon   | 26.58                  | 23.34  |
| Vichy       | 613.21                 | 306.71 |
| Clermont    | 9.33                   | 9.19   |
| Roanne      | 83.64                  | 84.59  |
| Mâcon       | 0.15                   | 0.19   |

Source : RFF - septembre 2011

**Le scénario ouest-sud offre pour la plaque urbaine clermontoise (Clermont-Ferrand/Vichy), Montluçon et Moulins, mais aussi pour Orléans, le meilleur gain de performance économique.**



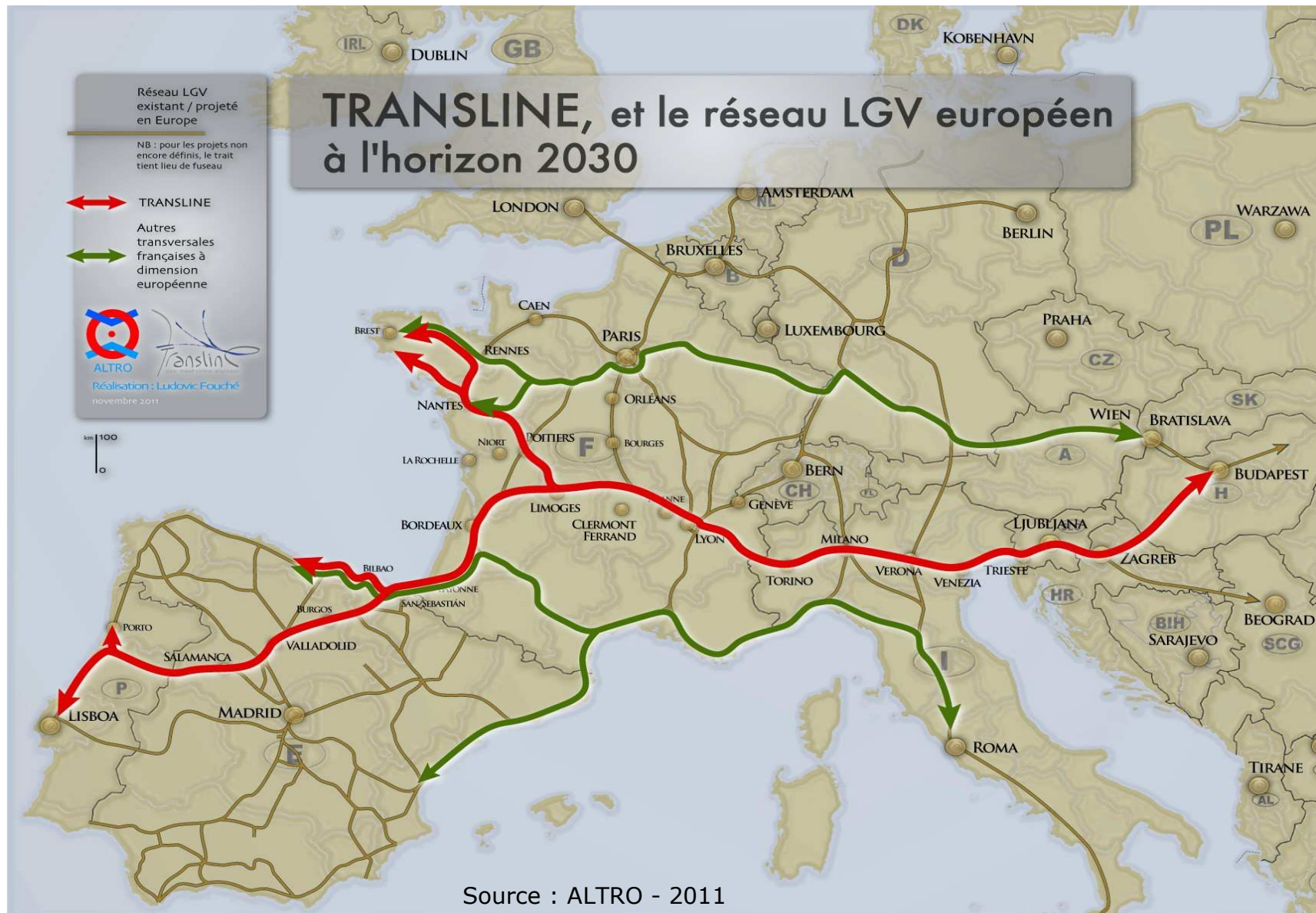
# L'enjeu crucial n°4 : la protection de l'environnement

**A ce stade du projet, il est possible d'évaluer le risque d'impact par rapport à des enjeux, notamment environnementaux.**

**Il n'est pas encore possible d'évaluer les impacts réels ; ceux-ci ne seront appréciés que sur la base d'un tracé, lors des études ultérieures.**

**Le scénario ouest-sud offre des fonctionnalités intéressantes, mais mérite d'être amélioré, notamment pour minimiser les impacts en Sologne (jumelage des infrastructures) et éviter les sites naturels majeurs, comme la forêt de Tronçais.**

# L'enjeu crucial n°5 : l'ouverture est/ouest et l'intégration au réseau européen de la grande vitesse



# LGV scénario MÉDIAN

