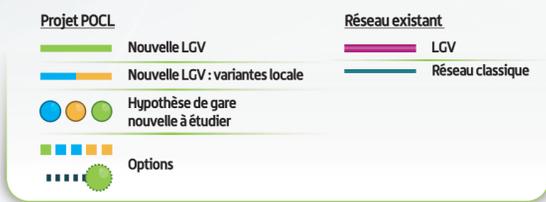


Les schémas fonctionnels ci-dessous présentent les caractéristiques du projet en terme d'infrastructure : la nouvelle ligne à grande vitesse, l'utilisation du réseau existant, les gares nouvelles envisagées, les variantes locales proposées (à chaque fois qu'un choix est proposé, une seule serait retenue).

légende des schémas fonctionnels



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

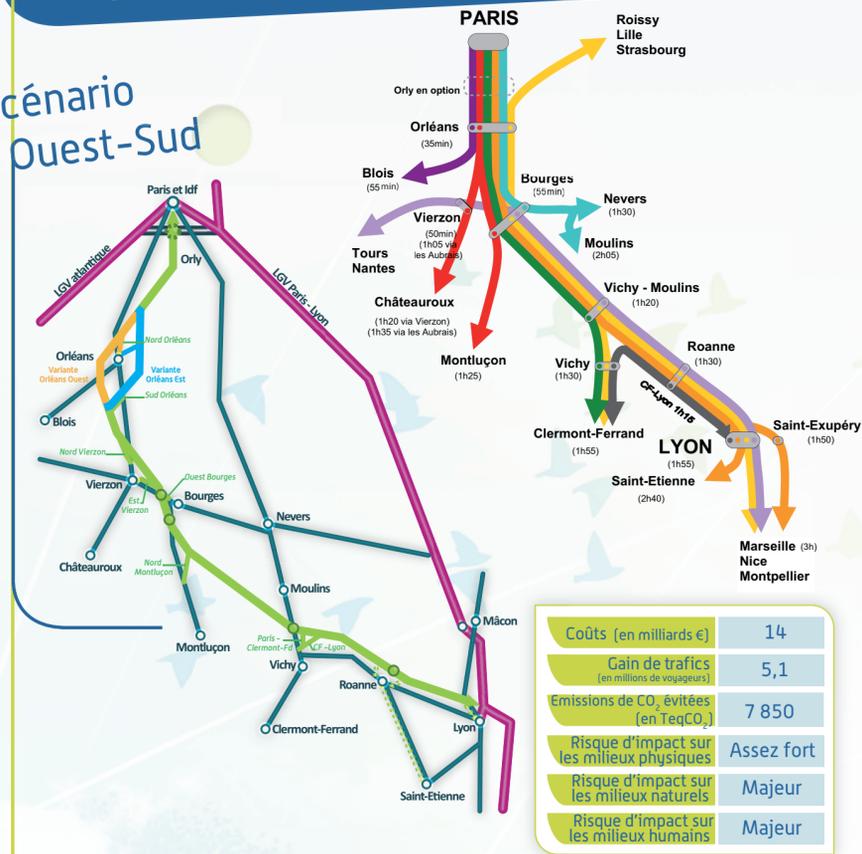
Les TAGV circuleront à la fois sur la ligne neuve à construire et sur le réseau existant, aménagé le cas échéant. Ils relieront ainsi Paris à Clermont en changeant de réseau sans que l'utilisateur ne s'en aperçoive. Le train change de voie, l'utilisateur ne change pas de train.

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

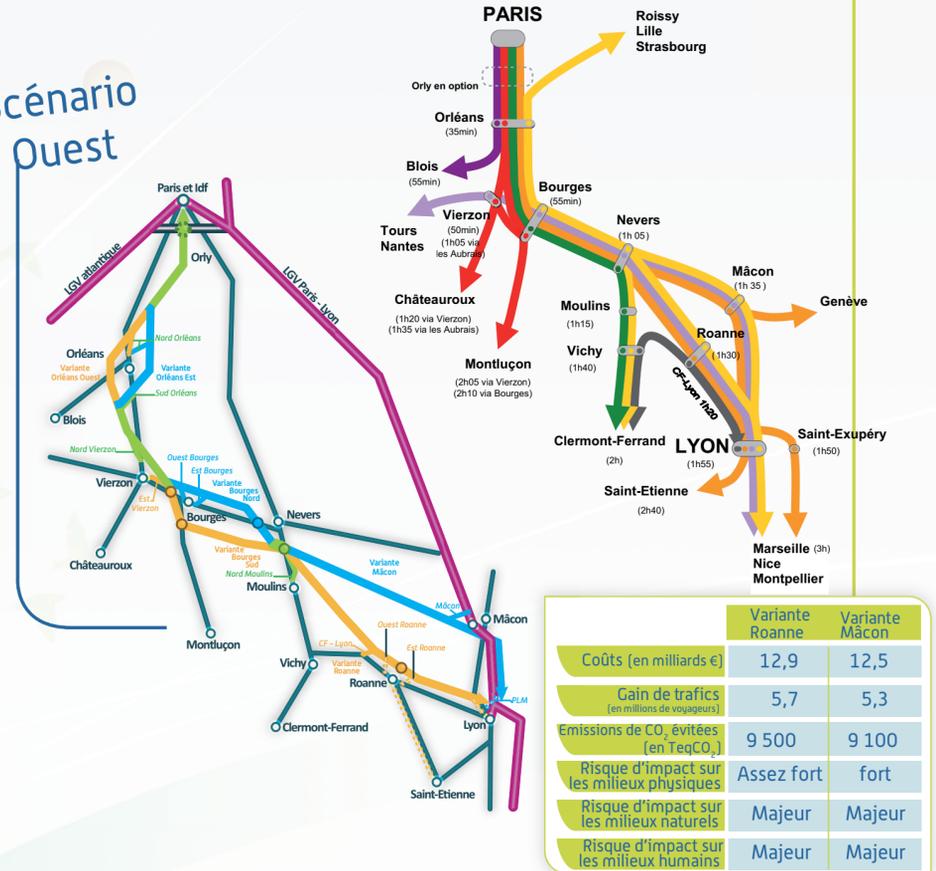
Les schémas de desserte présentent ce que pourrait être la desserte grande vitesse des villes du territoire. Ce sont des hypothèses construites par RFF avec le seul impératif d'une desserte économiquement viable et répondant à la demande. Elles n'engagent pas les futurs transporteurs (SNCF et ses éventuels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

Les quatre scénarios et leurs variantes

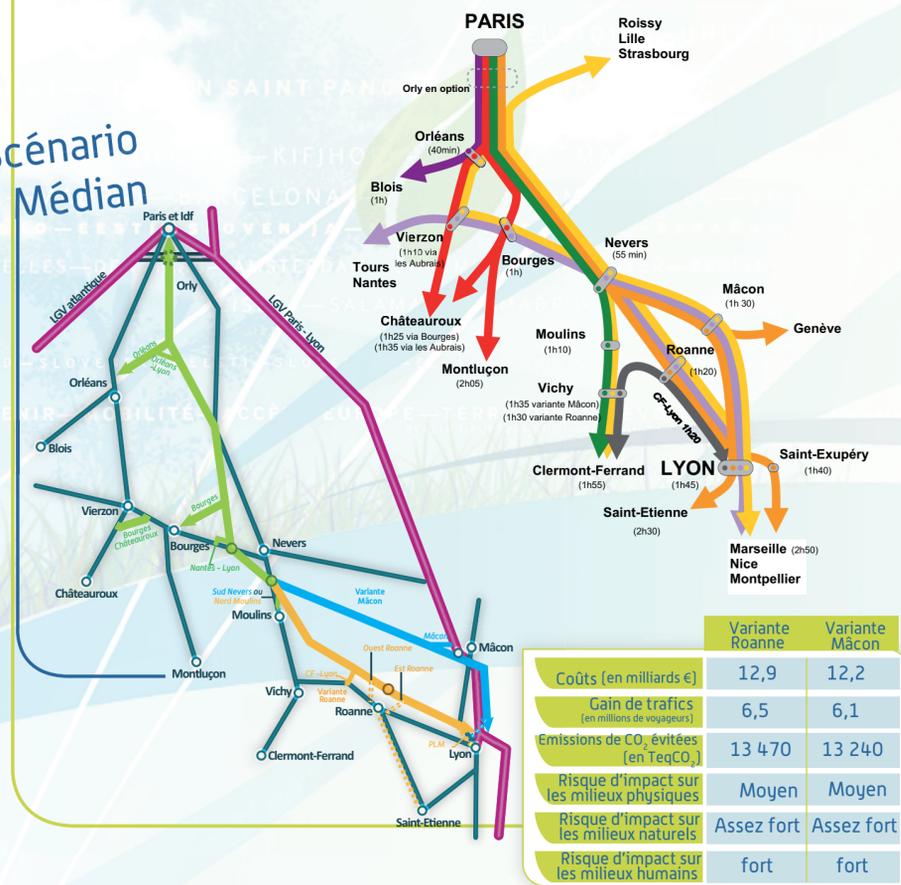
Scénario Ouest-Sud



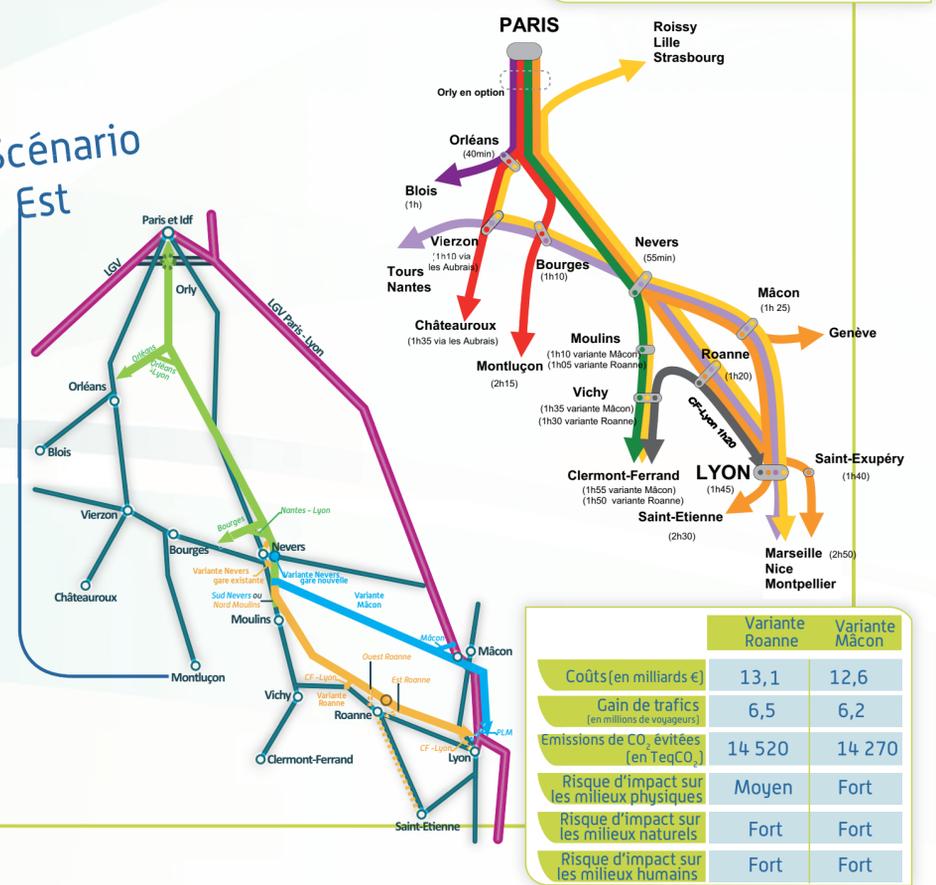
Scénario Ouest



Scénario Médian

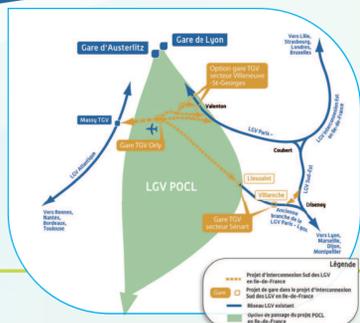


Scénario Est

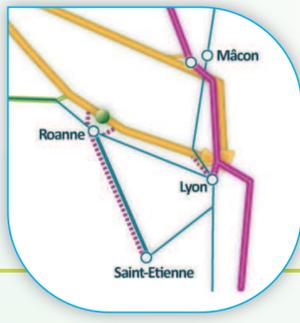


Les trois options

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