

# Ligne à Grande Vitesse PARIS - ORLEANS - CLERMONT-FERRAND - LYON

## Assemblée Générale de l'association TGV Grand Centre Auvergne

Paris – 22 juin 2011



# Enjeux du projet

- Intégrer une vaste zone géographique au centre de la France au réseau à grande vitesse français et européen
- Constituer un itinéraire complémentaire à la ligne actuelle Paris – Lyon pour le flux principal de voyageurs nord-sud



Lignes à grande vitesse existantes

Lignes à grande vitesse en construction

Projets de LGV pouvant être lancés d'ici 2020

Autres liaisons train à grande vitesse sur ligne classique



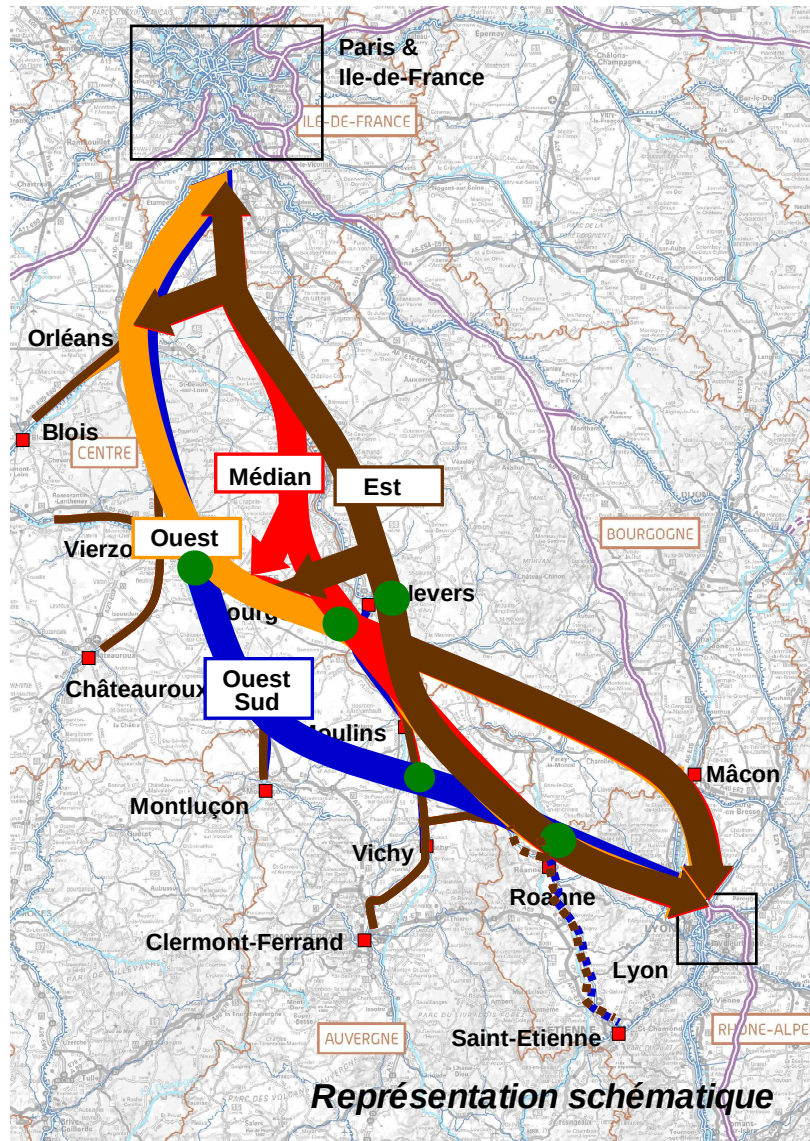
# Les objectifs du projet



## ■ Les orientations définies par le secrétaire d'Etat aux transports lors de l'initiation des études

- Relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse
- Assurer, à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures
- Améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre
- Constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon

# Quatre scénarios du projet

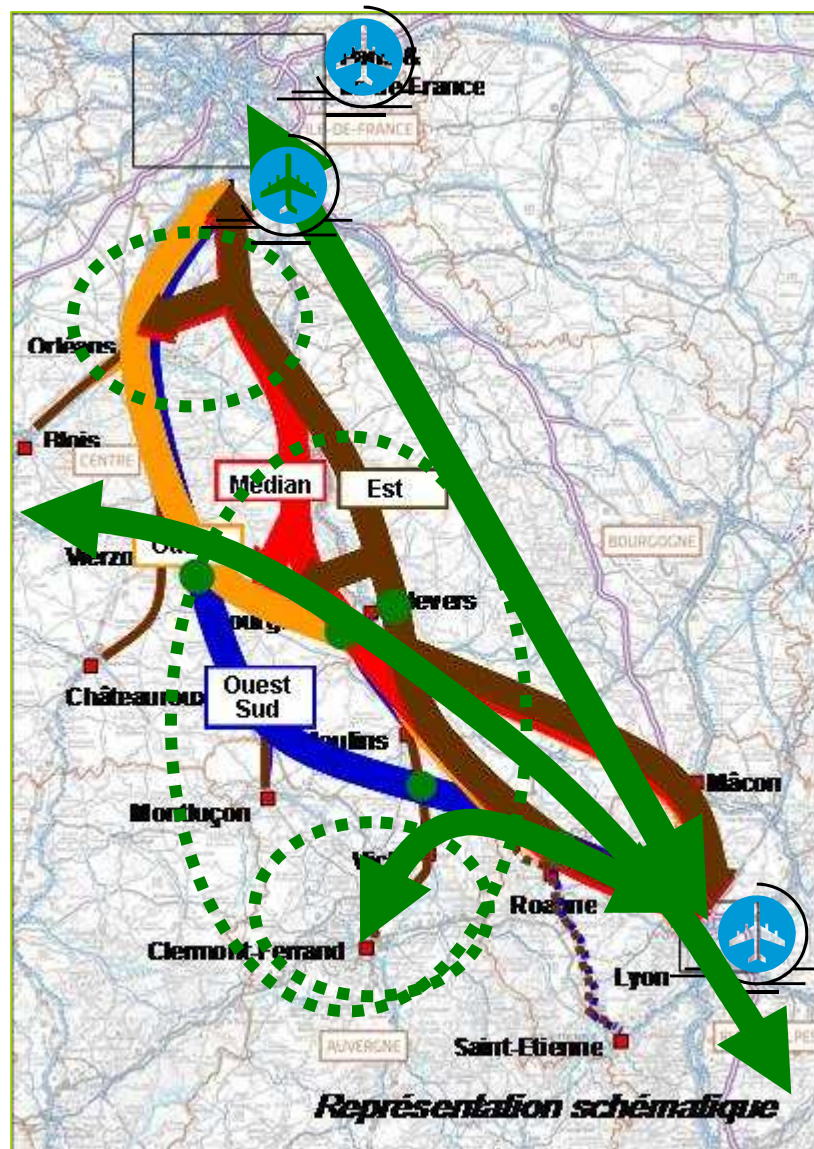


■ Quatre scénarios du projet seront proposés au débat public

- Ouest Sud
- Ouest
- Médian
- Est



# Fonctionnalités du projet



- Les quatre scénarios du projet répondent aux orientations définies par le secrétaire d'Etat aux transports
- Les quatre scénarios prennent en compte des attentes complémentaires issues de la concertation menée en parallèle des études
  - Amélioration de la relation Clermont-Ferrand - Lyon
  - Amélioration des relations transversales Est-Ouest
  - Connexion aux plates-formes aéroportuaires

# Synthèse des scénarios

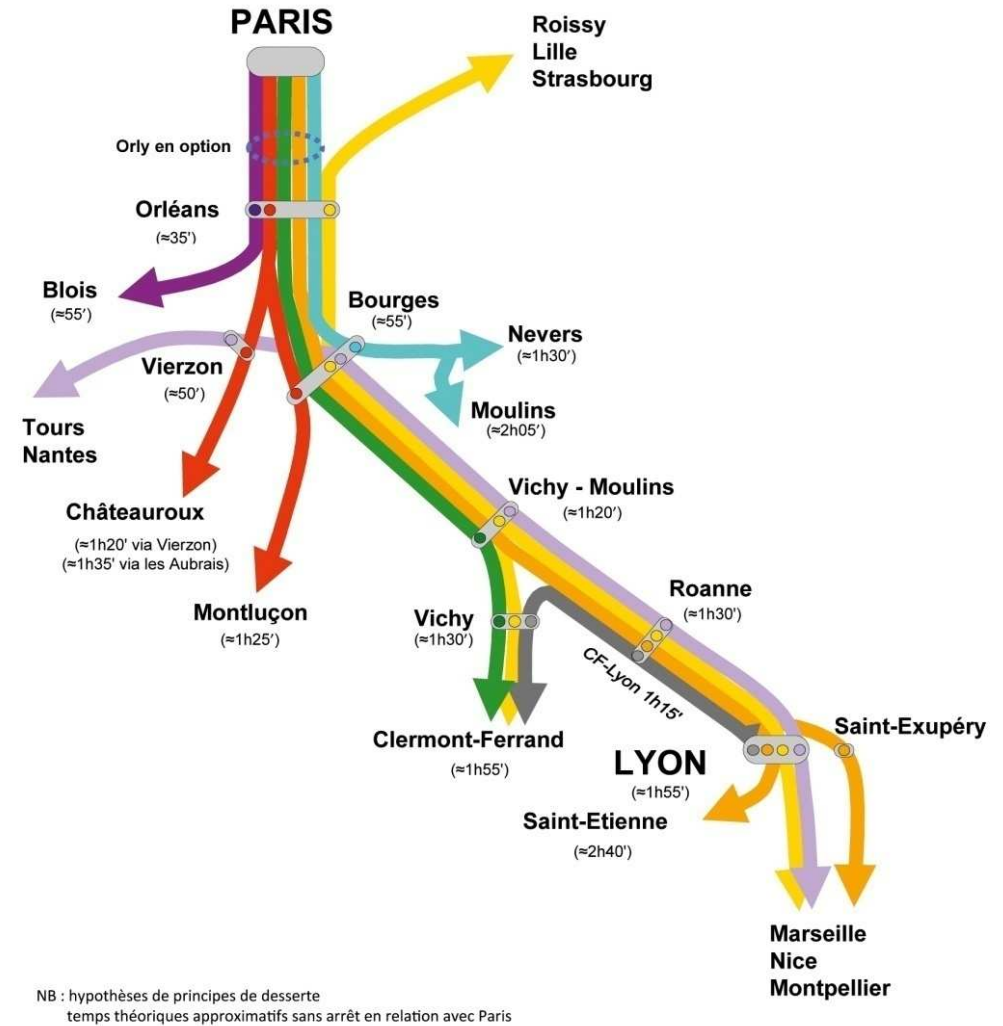
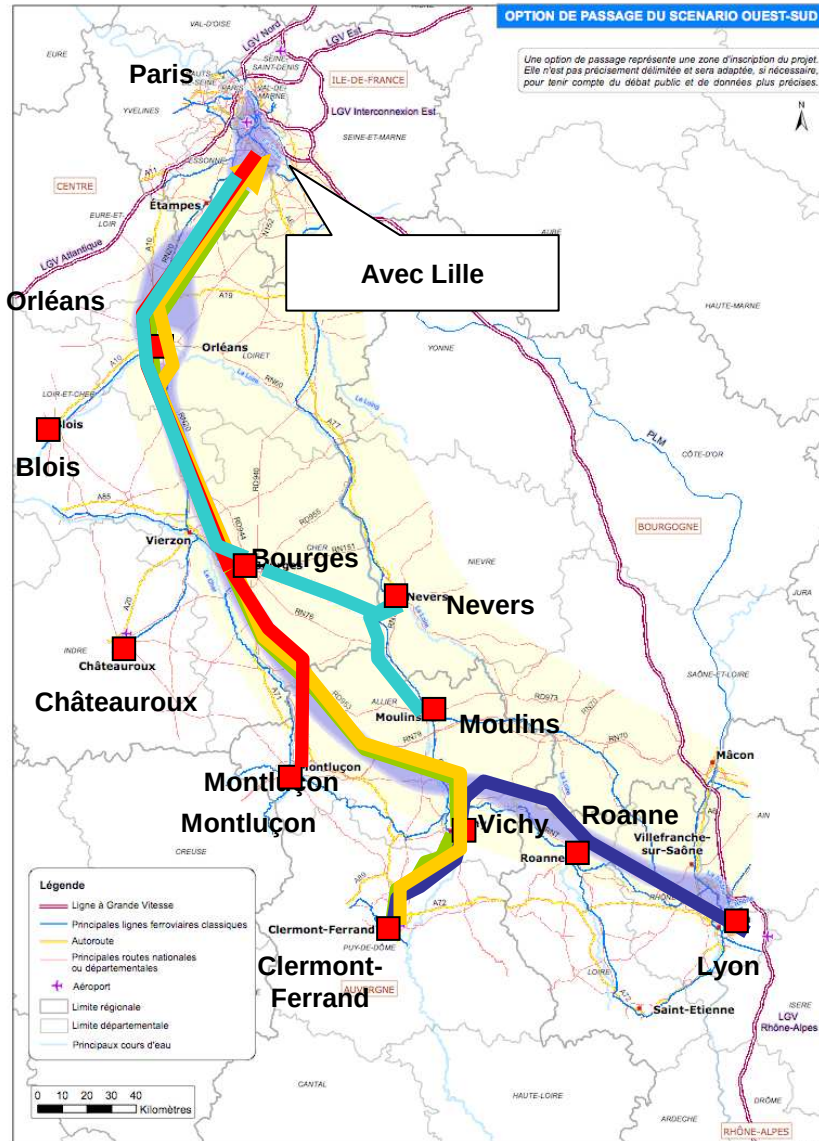
|                                                                                                 | Ouest Sud                     | Ouest                         |                               | Médian                         |                   | Est                            |                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                                                                                 |                               | Var. Sud                      | Var. Nord                     | Var. Sud                       | Var. Nord         | Var. Sud                       | Var. Nord                      |
| <b>Linéaire à construire</b><br><i>Dont branches et raccordements</i>                           | <b>545 km</b><br><i>60 km</i> | <b>530 km</b><br><i>40 km</i> | <b>550 km</b><br><i>70 km</i> | <b>535 km</b><br><i>100 km</i> |                   | <b>530 km</b><br><i>100 km</i> | <b>535 km</b><br><i>105 km</i> |
| <b>Itinéraire Paris-Lyon</b>                                                                    | <b>505</b>                    | <b>500</b>                    |                               | <b>455</b>                     |                   | <b>450</b>                     |                                |
| <b>Temps de parcours Paris-Lyon sans arrêt</b>                                                  | <b>1h55</b>                   |                               |                               | <b>1h45</b>                    |                   |                                |                                |
| <b>Temps de parcours Paris-Clermont-Ferrand sans arrêt</b>                                      | <b>1h55</b>                   | <b>2h</b>                     |                               | <b>1h55</b>                    |                   | <b>1h55</b>                    |                                |
| <b>Gains de voyageurs</b><br><i>(en millions de voyageurs)</i>                                  | <b>5,1</b>                    | <b>5,7</b>                    | <b>5,3</b>                    | <b>6,5</b>                     | <b>6,1</b>        | <b>6,5</b>                     | <b>6,2</b>                     |
| <b>Estimation investissements</b><br><i>(hors option Orly, St Etienne, et gares extrémités)</i> | <b>14 mds €</b>               | <b>12,9 mds €</b>             | <b>12,5 mds €</b>             | <b>12,9 mds €</b>              | <b>12,2 mds €</b> | <b>13,1 mds €</b>              | <b>12,6 mds €</b>              |

# Evaluation Carbone

- Réalisée à partir du bilan Carbone LGV Rhin-Rhône par comparaison du linéaire d'infrastructure et du pourcentage de tunnel

|                                           | Ouest Sud | Ouest    |           | Médian   |           | Est      |           |
|-------------------------------------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
|                                           |           | Var. Sud | Var. Nord | Var. Sud | Var. Nord | Var. Sud | Var. Nord |
| Millions de TeqCO2 économisées sur 50 ans | 6,3       | 7,8      | 6,9       | 11,9     | 11,2      | 13,2     | 12,4      |
| Temps de retour à l'équilibre Carbone     | 23 ans    | 20 ans   | 22 ans    | 16 ans   | 16 ans    | 14 ans   | 15 ans    |

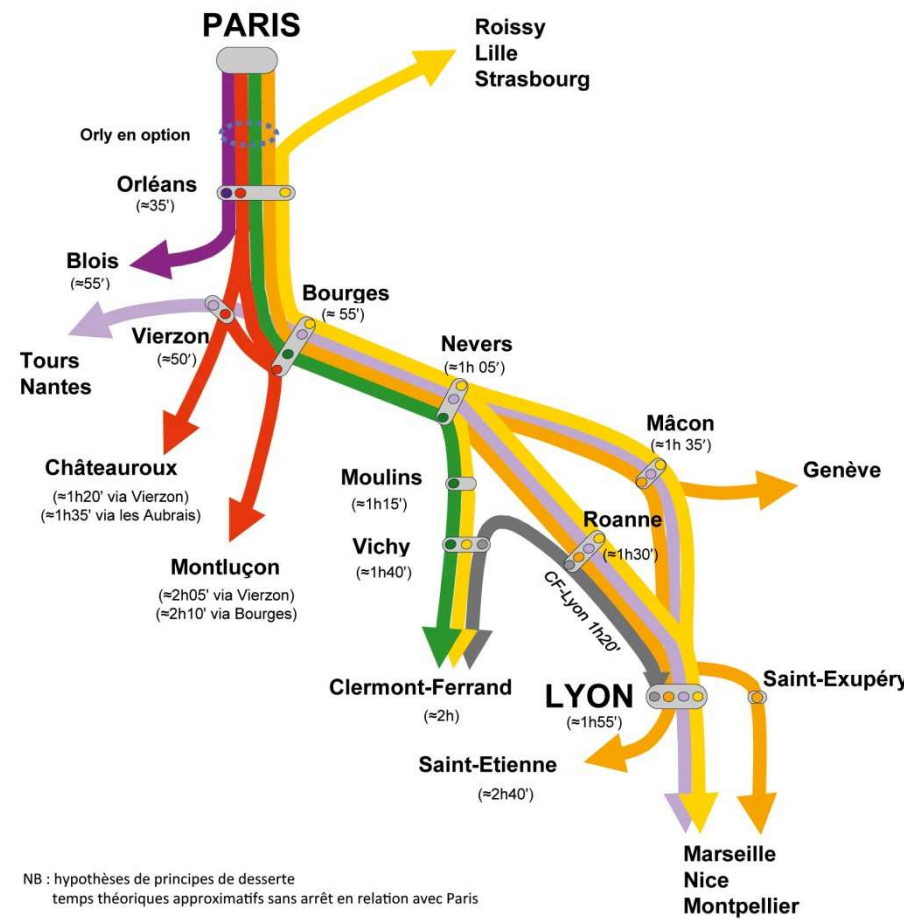
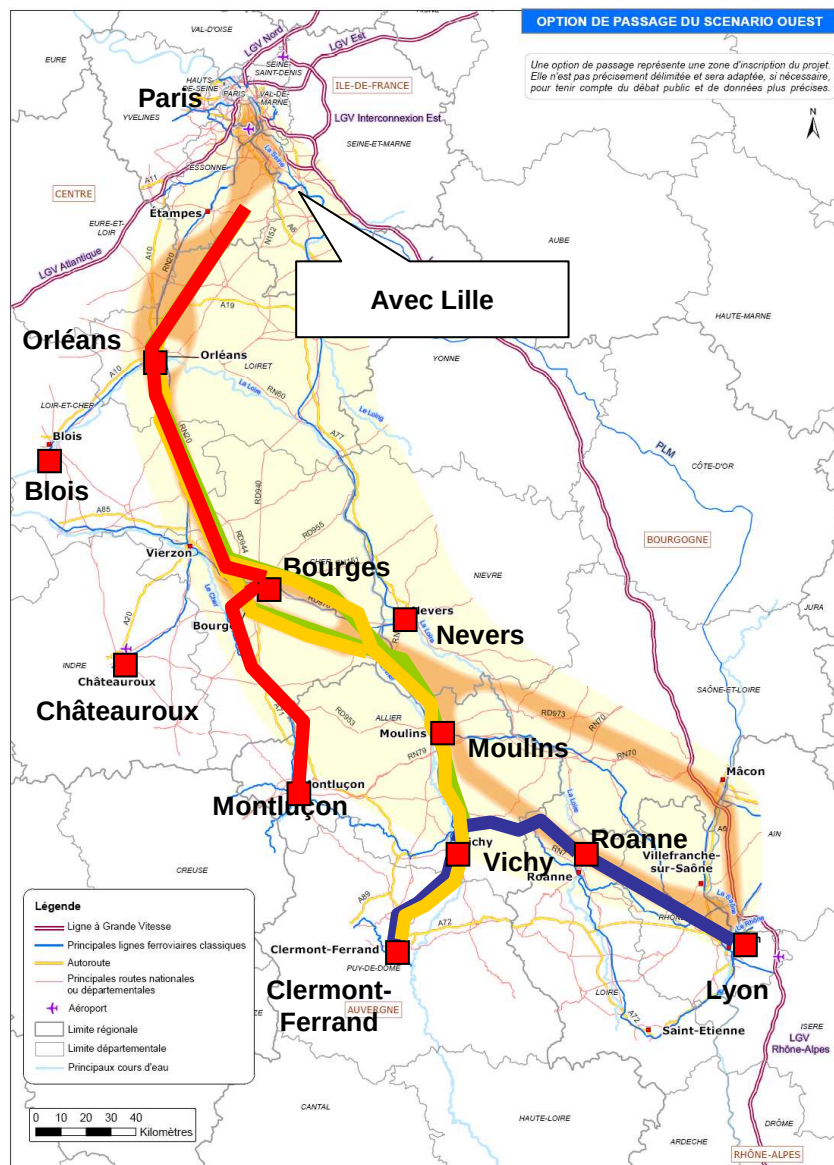
# Scénario Ouest Sud



ire

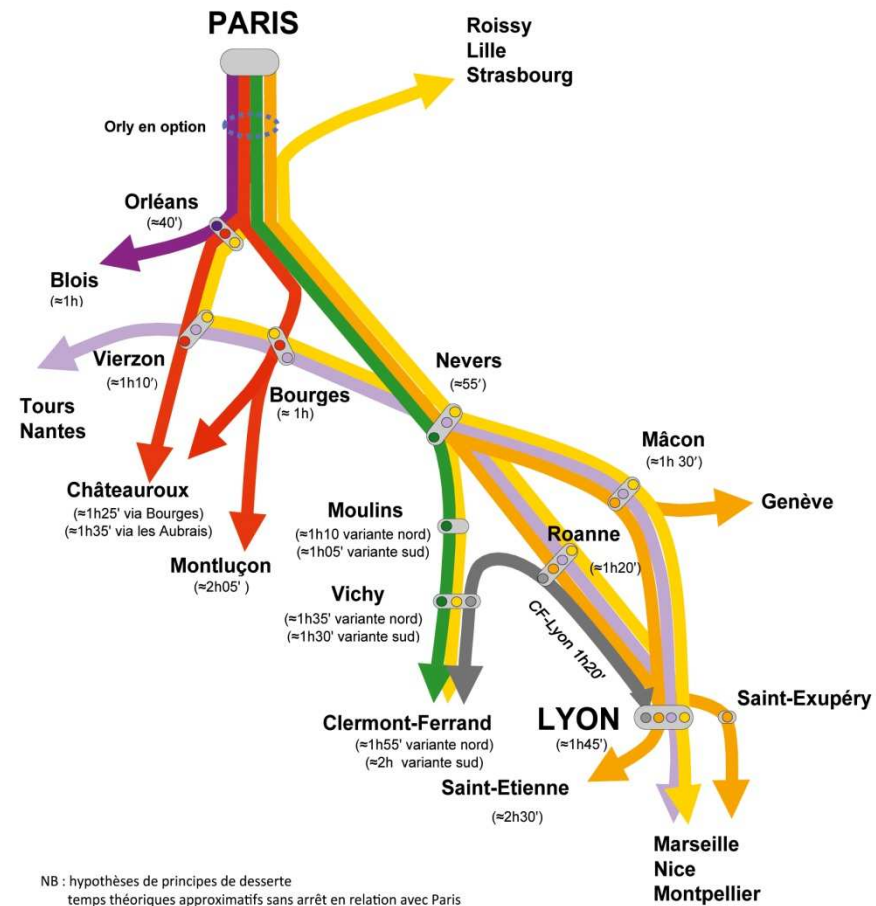
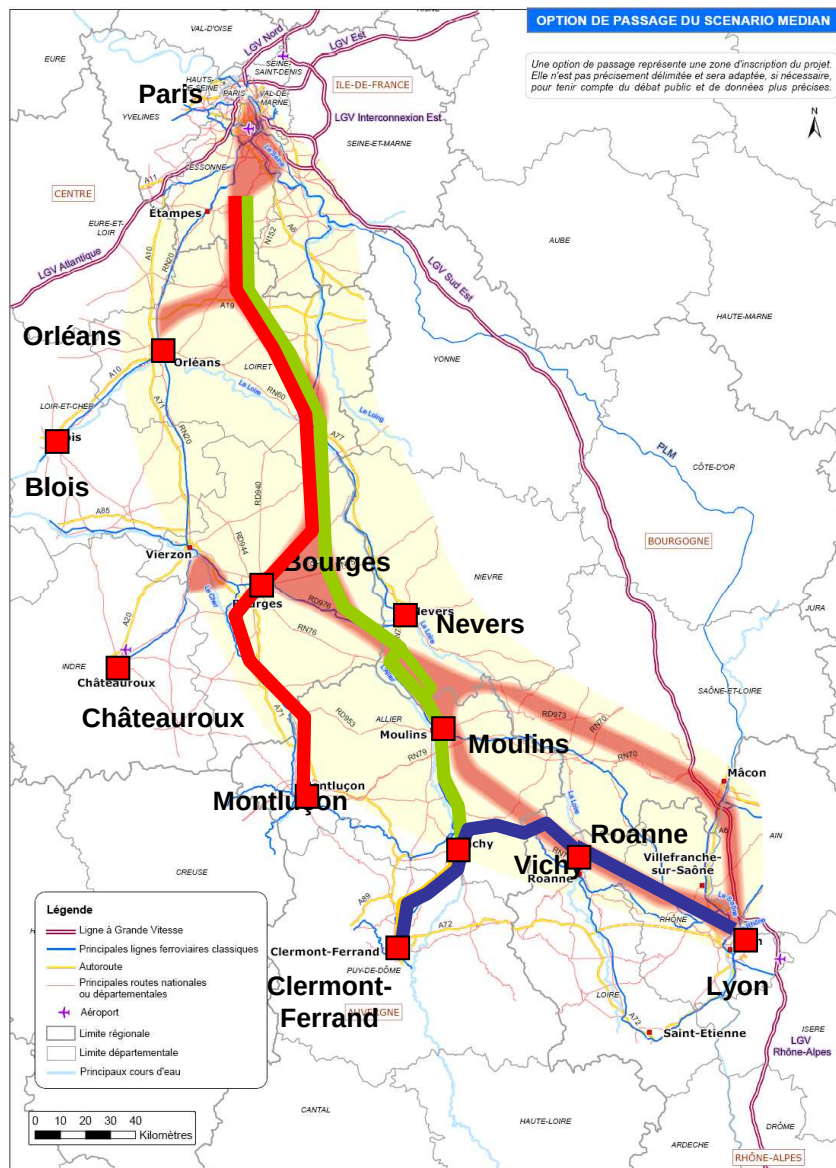


# Scénario Ouest



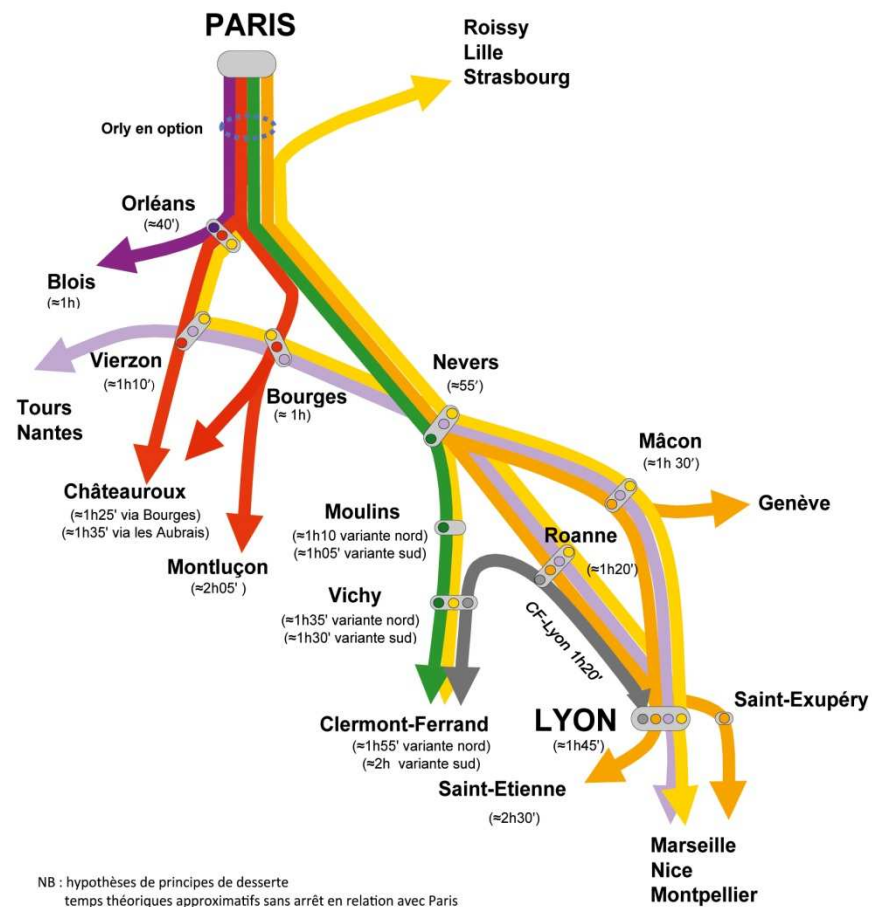
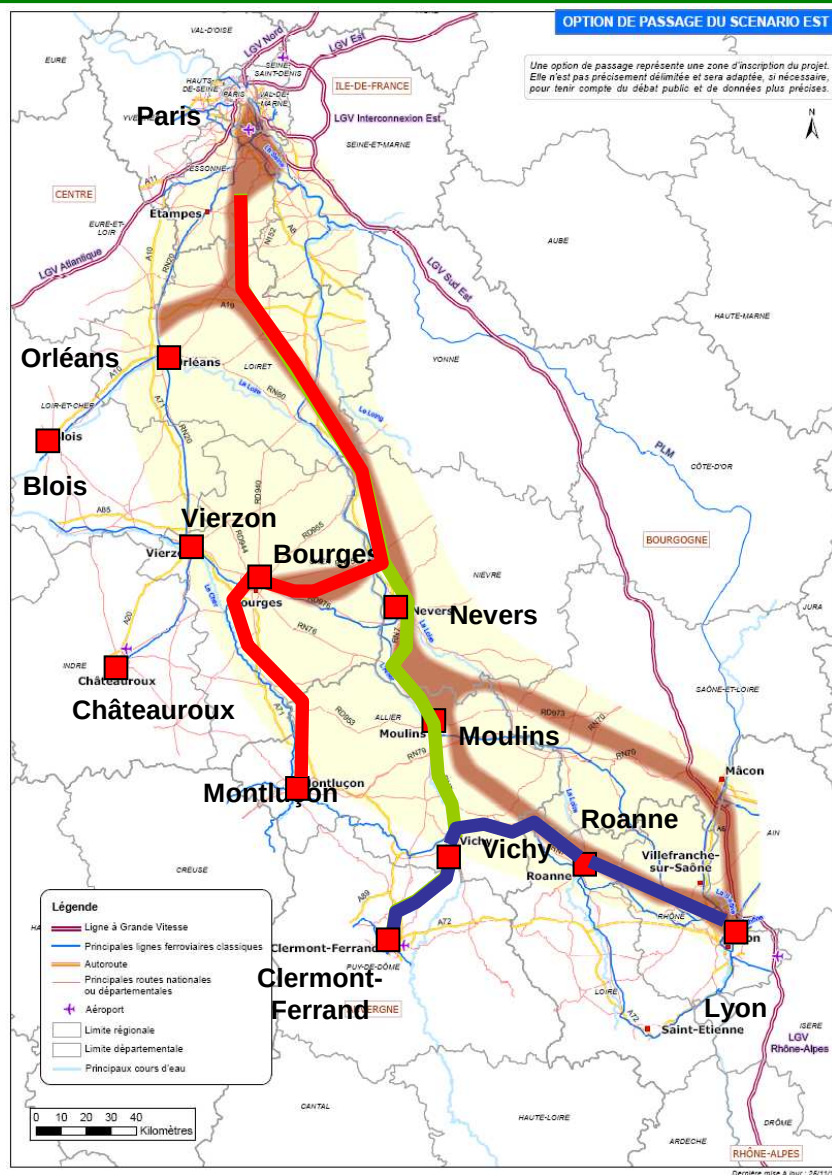
PARIS ORLÉANS BLOIS BOURGES NEVERS MOULINS ROANNE VICHY CLERMONT-FERRAND LYON

# Scénario Médian



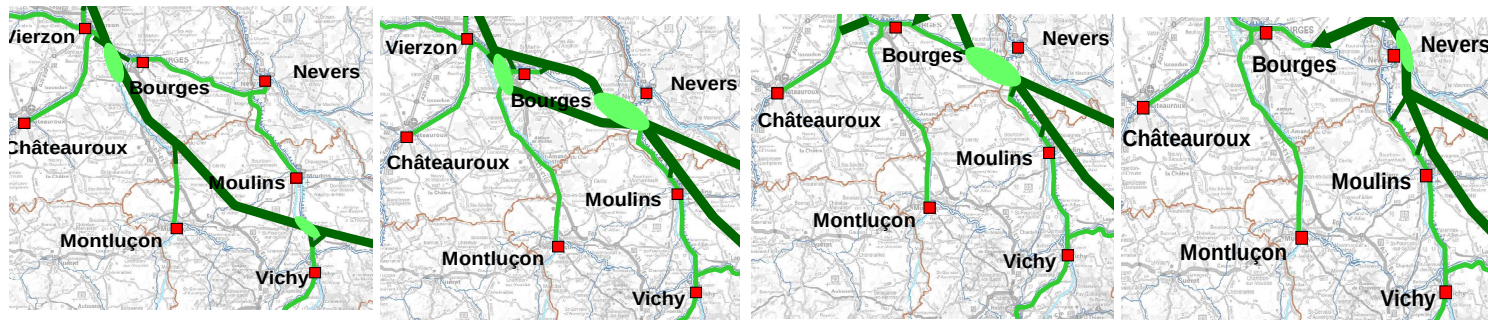


# Scénario Est





# La desserte de Clermont-Ferrand par la LGV POCL



|                 | Référence             | Ouest Sud                                                                                       | Ouest                     | Médian                    | Est                       |
|-----------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|                 | Meilleur tps constaté | Temps parcours sans arrêt                                                                       |                           |                           |                           |
| Clermont-Paris  | 3h                    | 1h55                                                                                            | 2h                        | 1h55                      | 1h55                      |
| Clermont- Lyon  | 2h20                  | 1h15                                                                                            | 1h20<br>(si variante sud) | 1h20<br>(si variante sud) | 1h20<br>(si variante sud) |
| Clermont-Roissy | 4h40                  | 2h25                                                                                            | 2h35                      | 2h25 ou 2h30*             | 2h25 ou 2h30*             |
|                 | Fréquence constatée   | Fréquence par jour 2 sens potentielle (directe) (hypothèse pour modélisation trafics, hors TER) |                           |                           |                           |
| Clermont Paris  | 8                     | 10                                                                                              | 13                        | 12                        | 12                        |
| Clermont-Lyon   | 8                     | 8                                                                                               | 8                         | 8                         | 8                         |
| Clermont-Roissy | 0                     | 2                                                                                               | 2                         | 2                         | 2                         |

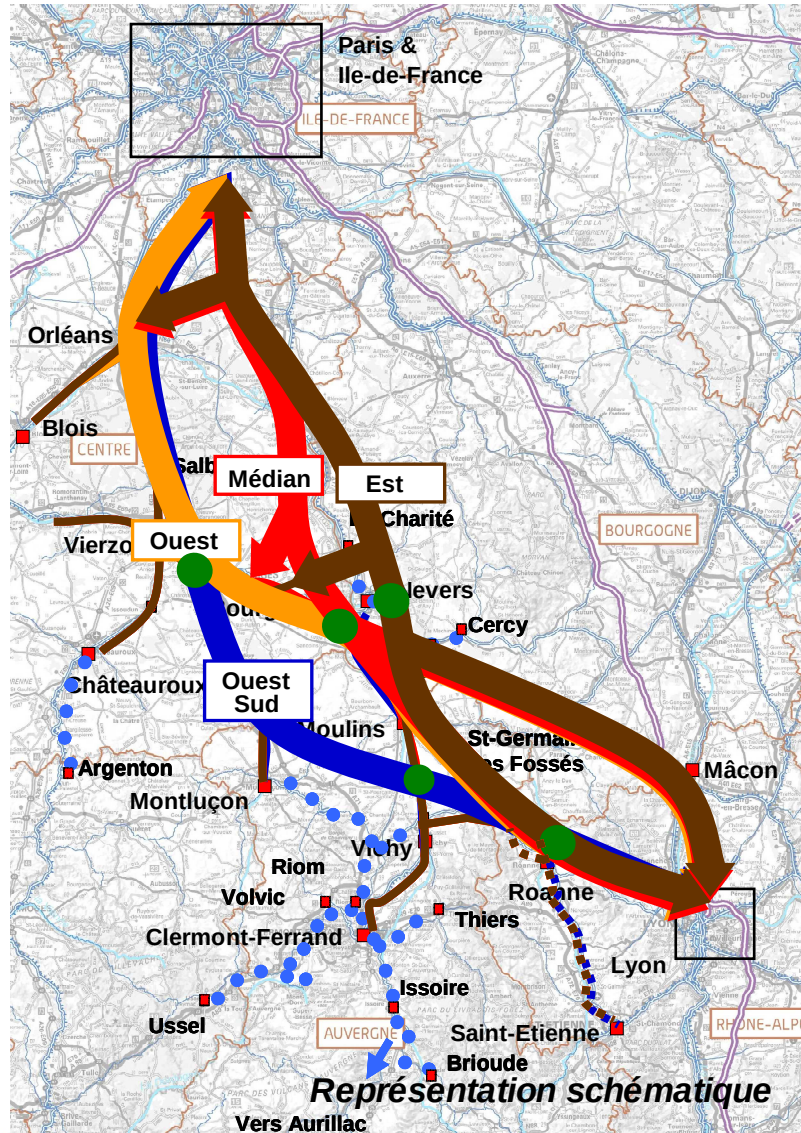
\* Variante sud/variante nord

*Temps de parcours théorique arrondi sans arrêt intermédiaire*  
*Distance et temps de parcours sur ligne classique approximatifs*

# — Une desserte au cœur des territoires

- Le projet comprend la création de raccordements entre la ligne à grande vitesse et des lignes existantes
- Les trains à grande vitesse circulent sur environ 500 km d'infrastructure nouvelle
- Ils circulent également sur 750 à 900 km de lignes existantes, dont 80 à 150 km à électrifier
- Au-delà des gares qui seront desservies, les trains TER complètent les services par rabattements et cadencement des services

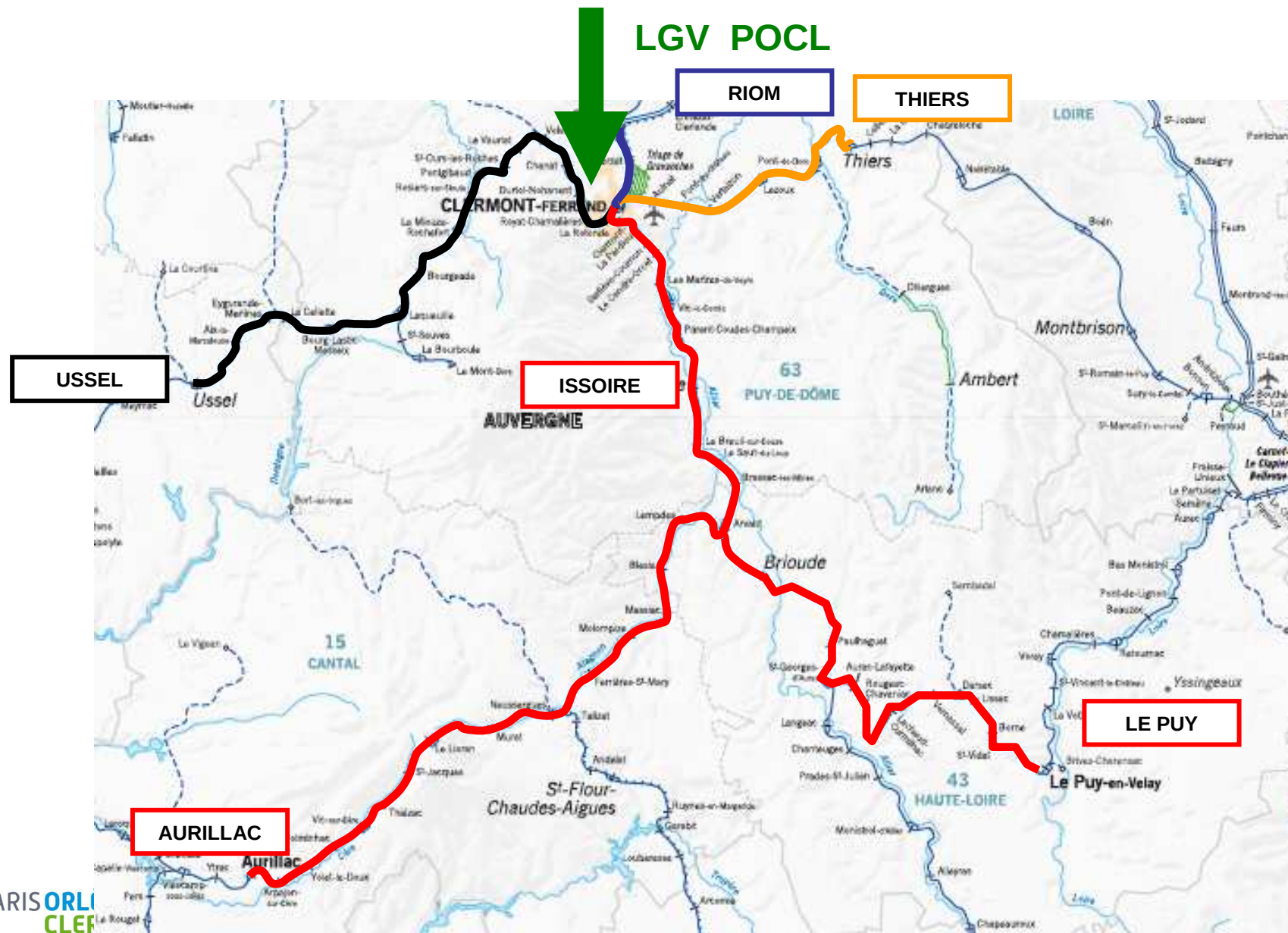
## Complémentarité TAGV / TER





# Exemple de l'étoile clermontoise

## Rabattement vers Clermont-Ferrand



**Merci de votre attention**