

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

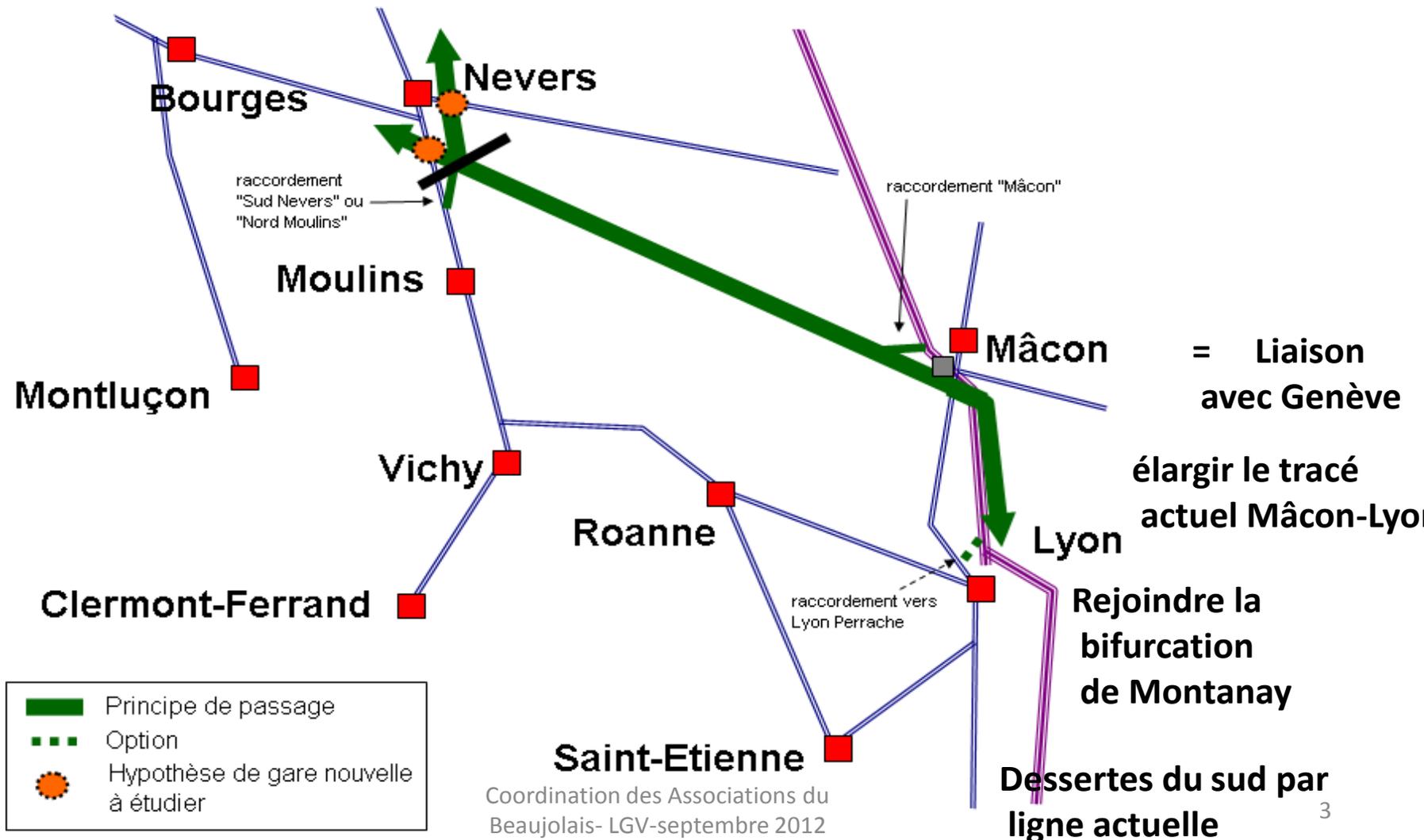
Atlas de l'Observatoire des Paysages Rhône-Alpes

**Pour respecter la DTA : il aurait fallu éliminer les
variantes sud pour l'arrivée vers Lyon
*et donc le scénario ouest- sud et les variantes de
passage par Roanne***

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

Cette solution logique et moins coûteuse aurait été beaucoup moins perturbante 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.**

Des aménagements complémentaires prévus vers Roanne et Clermont-Fd

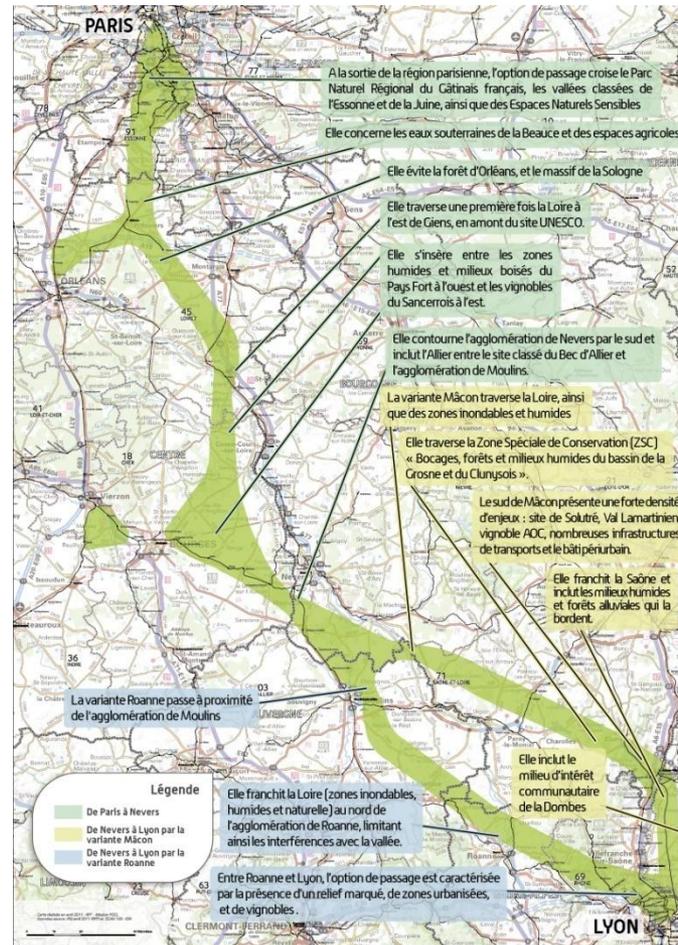
- ***Electrification Saint-Germain-des-Fossés
- Roanne***
- ***Aménagements sur Vichy – Clermont-Fd***
- ***Électrification Roanne- Saint-Etienne***
- ***Et Roanne – Lyon***

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

Espaces naturels sensibles : scénario Médian



**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**

Situation au 31-8-2012 : période très importante

- **Le gouvernement doit revoir l'ensemble du SNIT** (Schéma National des Infrastructures de Transport) et tous les projets de construction de LGV : les projets lancés pour être construits avant 2020 (2000km) et ceux prévus pour 2025 (2500 km).
- Tous les projets se trouvent donc en **concurrence**
- **Comment va se faire l'évaluation ?**
- Chaque maire, président de Conseil Général, de Conseil Régional, député... va-t-il continuer son lobbying ? (ex Conseil général du Rhône qui préconise d'abandonner Rhin-Rhône)

RFF décide le 7 juin 2012 de poursuivre les études pour POCL

- **Une année pour trouver le meilleur scénario**
- **Des études complémentaires à financer pour préciser le dossier = besoin du financement des collectivités locales qui ont déjà financé le Débat Public.**
- **Risques : de figer les fuseaux de passage et donc de les valider pour un futur plus ou moins lointain**
- **A noter : ce projet POCL n'était pas dans les projets importants avant 2008 et la politique de vastes chantiers du gouvernement précédent**
- **La nécessité de doubler la ligne LGV- Sud-Est est fondée sur un nombre de voyageurs potentiels lié à la réalisation des autres lignes (à recalculer).**

La LGV Sud-Est est-elle saturée ?

Ce que l'on essaye de faire croire... **NON**

- Besoin de travaux à la charge de RFF : la mise en place de la signalétique européenne **ERTMS** qui permet 30% de passages en plus est préconisée depuis 2005 : ***en 2012, rien n'est encore prévu...***
- Problèmes à résoudre au départ et à l'arrivée (Paris et Lyon): saturation des gares et réseaux liée à la concentration sur ce réseau unique
- Obligation récente pour tous les voyageurs province-province de passer par Paris (si les lignes transversales étaient mieux entretenues et rendues plus performantes cet intérêt disparaîtrait = allègement pour la LGV Paris-Lyon)

La Coordination des Associations du Beaujolais

- Nous venons d'ouvrir un site pour :
- Mettre en ligne nos documents d'étude et de communication
- Mettre en valeur les interventions dans le Débat public des participants(non écoutés?)
- Donner des arguments et références pour répondre aux excès ou idées fausses véhiculées par le lobbying.
- Valoriser notre patrimoine et nos paysages.

<http://associations-beaujolais-pierres-dorees.fr>