

**Projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Fd – Lyon)**  
**temps de trajet de gare à gare et temps global du voyage**

J'habite l'agglomération Clermontoise et pour raisons professionnelles, j'ai souvent pris le train Clermont-Fd/Paris avec un aller-retour dans la journée (levée 4 h 30 – retour au domicile 22 h 00, et ceci si tout va bien...), donc inutile de vous dire que le **projet LGV- POCL** m'intéresse particulièrement.

Eu égard aux nombreuses interventions et remarques, ce débat passionne car les enjeux sont importants. Je note toutefois, qu'à la lecture de certains cahiers d'acteurs, j'ai l'impression qu'on a oublié que ce projet s'appelle **POCL (Paris-Orléans-Clermont-Fd-Lyon)** et non pas par exemple **PNL** (Paris Nevers Lyon).

Simple remarque qui logiquement devrait amener à choisir un tracé au plus proche des villes d'Orléans et de Clermont-Ferrand.

Notons aussi qu'à l'occasion des débats auxquels j'ai pu assister, Monsieur Thomas Allary (RFF) a souvent rappelé que quel que soit le tracé adopté, Clermont-Fd serait toujours à 2 heures de Paris. Ce rappel était tout à fait opportun et adroit pour aller vers un consensus et aussi calmer le débat qui parfois s'est un peu enflammé.

Cependant, **cette notion de temps de trajet de gare à gare est bien trop flatteuse et le débat mériterait qu'on se penche davantage sur le temps global du voyage**, c'est-à-dire en tenant compte du temps de transport pour se rendre de son domicile à la gare la plus proche desservie par le TGV.

Les **gares actuelles ou nouvelles, desservies par un TGV**, se devront être un **exemple en matière d'accessibilité et d'inter-modalité** et ceci **quel que soit le moyen utilisé pour rejoindre ces gares (transport en commun ou véhicule particulier)**; les voies de circulation devront être aménagées en conséquence et elles devront offrir des parkings idoines. Est-ce que toutes les villes qui seront desservies par le TGV sont prêtes à améliorer l'accessibilité à leur gare pour un véritable gain de temps sur le déplacement total ?

D'autre part, s'il y a création d'une **gare nouvelle TGV en Auvergne, celle-ci doit se situer au plus près possible de l'agglomération clermontoise et vichyssoise** offrant une véritable desserte nouvelle non seulement pour les habitants de l'Allier mais aussi pour ceux du Nord de l'agglomération clermontoise. **Une gare nouvelle trop éloignée des principaux pôles d'activité de la région Auvergne et du «grand-Clermont» n'a aucun sens en matière de développement économique et d'aménagement du territoire.**

Voilà quelques remarques que m'inspirent, à ce jour, les débats. Cette **notion de temps global du trajet est importante et a été, à mon sens, bien trop éludé**. Un cahier d'acteur récemment paru (ATEAC - N° 96) évoque fort justement ce temps total du voyage; donnée importante à ne pas perdre de vue pour le choix définitif du tracé et de l'implantation de nouvelles gares.

Brigitte Cellier-Courtil  
Chamalières, le 18 janvier 2012