

Débat public LGV POCL

Cela fait plus de 40 ans que je fréquente la ligne Paris/Clermont Ferrand en train

- pendant 15 ans en habitant à Paris et en passant week end et vacances en Auvergne
- ensuite en habitant Riom et en travaillant en Auvergne (13 ans)
- enfin en habitant Riom le week end et en travaillant à Paris (8 ans).
- puis en étant retraitée en Auvergne et en rendant visite à ma famille restée en région parisienne (plus de 6 ans)

Le projet de LGV POCL me tient donc particulièrement à cœur. Voici mes observations ; certaines de mes réflexions concernent la/les sociétés qui vont exploiter la ligne ; merci de leur transmettre les besoins qui me semblent indispensables.

Les scénarios : la réalisation du POCL a pour but (entre autres) de doubler la ligne actuelle Paris-Lyon. Il semblerait que RFF penche plutôt pour les tracés des lignes les moins chères au niveau des investissements (scenarios est et médian) permettant les trajets les plus rapides pour la clientèle lyonnaise ou du sud est et offrant de ce fait les meilleures rentabilités en maximisant le report routier sur le train. Aujourd'hui, ces lignes vers le sud est sont déjà les plus rentables compte tenu du nombre de voyageurs. Le retour sur investissement serait de 15 ans au lieu d'une vingtaine d'années pour le tracé le plus cher, ce qui est un retour sur investissement assez court si on en fait un outil d'aménagement du territoire. Cette optique de rentabilité limite les retombées économiques sur les territoires traversés ;

Bien sur en tant qu'auvergnate, je préférerais le scenario Ouest sud qui permet d'avoir une gare TGV au plus près de Clermont. En effet, j'habite entre Clermont et Vichy ; aujourd'hui 7 trains sur 8 s'arrêtent à Riom, ce qui permet un trajet direct sur Paris sans changer de voiture. J'imagine qu'avec POCL, il me faudrait soit aller en train à Clermont (12 minutes) pour prendre le TGV (minimum 5 mn de correspondance) puis repasser en TGV par la gare de Riom (12 minutes dans l'autre sens) ; soit prendre une navette pour la gare de Vichy ou de Moulins, puis le TGV pour Paris. Plus la gare TGV sera loin de Vichy et plus nous perdrons du temps ; Depuis des années, la SNCF nous a expliqué que la ligne Moulins/Clermont datait du 19^e siècle et qu'il était impossible de l'améliorer contrairement à ce que suggère votre rapport. Qui croire ?... Le gain de temps serait alors réduit à la portion du trajet entre la gare de Vichy ou Moulins et Paris, soit au grand maximum ¼ d'heure si on compte les changements. Le prix du trajet serait lui plus élevé qu'aujourd'hui : environ 10€ sur un prix actuel en 2^e classe de 53€ soit près de 20% !.

Les variantes : à la lecture du dossier, il semble que la liaison via Roanne soit plus intéressante pour le développement territorial que celle par Macon ; Elle rapprocherait Clermont de Lyon dans le cadre des grandes régions qui devraient se mettre en place. Dans l'optique de maximiser le report de la route vers le fer entre ces 2 villes, le temps de trajet

devrait être réduit au maximum ; or l'ouverture de l'autoroute « barreau de Balbigny » va mettre Lyon à 1H30 de Clermont en voiture. S'il faut monter jusqu'à Macon pour aller à Lyon, le nombre de voyageurs sera moindre ; dommage pour l'environnement.

L'aéroport de Lyon sera de plus en plus utilisé par les auvergnats, l'offre de l'aéroport de Clermont se limitant à des vols vacances ou à des vols de « désenclavement » quelques jours par semaine en saison. Il conviendrait d'avoir au moins 2 liaisons directes avec Saint Exupery par jour.

Les options :

Arrivée à Paris : aujourd'hui la gare d'Austerlitz n'est pas vraiment attractive en termes de transports en communs ; Le RER C n'offre pas les fréquences d'une ligne de métro ; les lignes de métro 5 et 10 ne desservent pas directement le centre ville. Il conviendrait que la gare d'Austerlitz rénovée permette un accès direct à la ligne de métro 14. (accès à gare de Lyon, Chatelet, Saint Lazare, et à terme Roissy) A défaut, le nombre de voyageurs acceptant de prendre le POCL serait réduit par rapport à une arrivée gare de Lyon (RER A et D, métro ligne 1 et 14).

Arrivée à Lyon : Perrache en accès direct est intéressant pour les voyageurs se rendant dans la presqu'île. Mais pour ceux qui souhaitent continuer leur voyage vers l'Italie/ les Alpes/ le sud est, le manque de trains partant de Perrache est un grave inconvénient ; Il faut soit prendre une navette ferroviaire pour gagner Pardieu, soit prendre le tram (direct), soit prendre le métro (un changement). Mais si la destination est Saint Exupery, il faut encore changer pour prendre le tram de l'aéroport. Donc soit les trains fonctionnent comme les hubs aériens avec des correspondances faciles dans des délais réduits à Perrache ou à Part Dieu, en répartissant les trains entre les 2 gares, soit les trains sont directs pour le sud Est avec un arrêt à Saint Exupery.

Orly ; Il est nécessaire de bénéficier d'un arrêt en banlieue parisienne afin de bénéficier de l'interconnexion avec les autres lignes LGV (lignes province /province) pour offrir le même service que les liaisons actuelles. S'arrêter à Orly serait plus utile qu'à Sénart ou Villeneuve St Georges si cela permet d'emprunter les transports publics dans le cadre du projet du Grand Paris Express sans passer par le centre ville.