



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Situation de liaison ferroviaire Clermont-Ferrand/Paris

Question orale n° 108

Texte de la question

Mme Laurence Vichnievsky interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la situation de la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris. Le 14 juin 2017, les chambres consulaires et les organisations patronales du Puy-de-Dôme ont appelé l'attention du Président de la République et du ministre de la cohésion des territoires sur la liaison ferroviaire Clermont-Paris, démarche qu'elle a relayée auprès du ministre dès le 19 juillet 2017 en ciblant également la ligne Clermont-Lyon qui relève de l'État au moins pour ce qui concerne l'équilibre des territoires. Le 8 novembre 2017, une initiative inédite et transparti prenait appui sur les assises de la mobilité et amenait les grands élus du département, le président de la région AURA, et les acteurs économiques majeurs du territoire, à le solliciter pour un entretien sur l'avenir de l'axe Clermont-Paris. Ces trois initiatives sont restées sans réponse de fond. La métropole de Clermont-Ferrand compte 290 000 habitants, 35 000 étudiants, 156 000 emplois et 14 000 entreprises dont Michelin, leader mondial du pneumatique. La liaison ferroviaire qui la relie à Paris en 3h30 dans le meilleur des cas, et en dehors de l'unique train quotidien direct, transporte 4 600 voyageurs par jour. Cet axe fait partie du réseau des trains d'équilibre du territoire (TET) organisé par l'État en 2012 avec un double objectif : assurer un service de grandes lignes rapides et désenclaver les territoires concernés. Or l'État et la SNCF ont annoncé, puis reporté plusieurs fois l'amélioration de cette ligne pourtant considérée comme « structurante ». Ainsi, le renouvellement du matériel roulant qui devait débiter en 2016 ne commencera pas avant 2022 ! Mais il s'agit là de confort et sa préoccupation est d'abord celle du temps de parcours. Il est connu qu'en dehors des lignes TGV et grande vitesse, élus et citoyens sont raisonnables et ne les demandent plus, il n'y a que deux moyens de réduire le temps de trajet : supprimer les passages à niveau ou les arrêts. Il est à craindre que les habitants des territoires desservis par ces arrêts ne soient pas convaincus par l'option du train direct. En revanche, l'actualité est venue renforcer l'exigence de sécurité et la suppression de passages à niveau paraît devoir être retenue dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur de la SNCF en cours d'élaboration sur cette ligne. Elle lui demande si elle peut répondre sur cette dernière option qui permettrait de raccourcir le temps de trajet tout en renforçant la sécurité de circulation des trains et si elle peut lui assurer que la priorité sera enfin donnée à la performance de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris, dont la région a tant besoin pour son attractivité et son développement.

Texte de la réponse

LIAISON FERROVIAIRE CLERMOND-FERRRAND-PARIS

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Vichnievsky, pour exposer sa question, n° 108, relative à la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris.

Mme Laurence Vichnievsky. Madame la ministre chargée des transports, compte tenu de la teneur de ma question, je suis heureuse que vous soyez présente ce matin.

Depuis le mois de juin, les responsables économiques et politiques du Puy-de-Dôme, tous courants confondus,

ont successivement sollicité le Président de la République, le ministre de la cohésion des territoires et vous-même à propos de la liaison ferroviaire entre Clermont-Ferrand et Paris. J'ai également relayé leur démarche dans une lettre que je vous ai adressée le 19 juillet 2017. Toutes ces initiatives étant néanmoins restées sans réponse de fond, je m'adresse de nouveau à vous ce matin.

La ligne qui relie Clermont-Ferrand à Paris transporte 4 600 voyageurs par jour en trois heures trente dans le meilleur des cas, en dehors de l'unique train quotidien direct. Elle est considérée comme structurante et fait partie du réseau des trains d'équilibre du territoire, organisé en 2012 par l'État dans le but d'assurer un service de grandes lignes rapides et de désenclaver les territoires concernés. Or, depuis 2012, l'État et la SNCF ont multiplié les annonces pour en reporter sans cesse la concrétisation. Il est désormais urgent de réduire le temps de parcours pour désenclaver la métropole de Clermont-Ferrand, ses 290 000 habitants, ses 35 000 étudiants, ses 156 000 emplois et ses 14 000 entreprises, dont Michelin.

La semaine dernière, lors d'un déplacement dans le Puy-de-Dôme, le Président de la République a manifesté son souhait que des améliorations tangibles soient réalisées sur la ligne à bref délai. Des solutions de deux types peuvent être envisagées à cette fin : augmenter le nombre de trains directs ou supprimer les passages à niveau – dont l'actualité récente a confirmé la dangerosité. La première solution présente l'avantage d'être *a priori* moins coûteuse et plus rapide à mettre en œuvre, mais elle n'exclut évidemment pas la seconde.

Madame la ministre, soutiendrez-vous ces solutions afin qu'elles soient intégrées dans le schéma directeur de cette ligne par la SNCF ? Donnez-vous la priorité à la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris, dont l'Auvergne a tant besoin pour son attractivité et son développement ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Vichnievsky, vous m'interrogez sur les options qui pourraient être retenues, dans le cadre du schéma directeur en cours d'élaboration, pour améliorer la performance de la ligne Clermont-Ferrand-Paris. Comme vous l'avez rappelé, cette ligne fait partie du réseau structurant des trains d'équilibre du territoire, qui relèvent de la responsabilité de l'État. Comme la plupart des lignes du réseau ferroviaire national, cette ligne pâtit du sous-investissement, depuis des décennies, sur le réseau classique.

Aujourd'hui, le Gouvernement souhaite redonner la priorité à l'entretien et à la modernisation des réseaux. C'est pourquoi de nombreux travaux de régénération sont entrepris sur cette ligne, comme sur l'ensemble du réseau. Je suis bien consciente que de tels travaux peuvent entraîner un allongement des temps de parcours, mais ils sont, d'une part, indispensables pour rénover cette ligne et, d'autre part, ajustés au mieux pour ne pas pénaliser outre mesure l'exploitation du service.

Dans le cadre du schéma d'ensemble, le traitement des passages à niveau sera évidemment étudié. S'il augmente la sécurité des circulations ferroviaires et routières, il n'est toutefois pas le seul moyen de diminuer le temps de parcours. Il convient également d'investir dans la voie, la signalisation et l'alimentation électrique. À cette fin, une analyse est en cours dans le cadre du schéma directeur, qui devrait être finalisé dans les prochaines semaines. L'objectif de celui-ci est de définir l'ensemble des mesures à prendre pour améliorer cet axe et le service offert aux voyageurs, notamment en matière d'investissements à réaliser mais aussi de desserte et de qualité de service, tout en visant naturellement à améliorer le bilan économique de cette ligne actuellement déficitaire. La question du financement de ces opérations sera également posée. Le temps de parcours pourra aussi être amélioré grâce à la mise en service d'un nouveau matériel roulant, qui doit être financé par l'État.

Au travers de ces actions, le Gouvernement montre tout son engagement pour l'amélioration des performances de la ligne Clermont-Ferrand-Paris, qui fait vraiment partie de ses priorités.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Vichnievsky.

Mme Laurence Vichnievsky. Je vous remercie de votre réponse, madame la ministre. Vous avez bien senti, je crois, que tous les acteurs du territoire sont mobilisés. Nous savons bien que l'aménagement du territoire et la répartition équilibrée des efforts du Gouvernement sont tout à fait prioritaires s'agissant de l'Auvergne. Je crains malheureusement que les travaux de réfection des voies en cours n'améliorent pas le temps de parcours ; en réalité, on anticiperait un allongement du temps de parcours s'ils n'étaient pas réalisés. Ils sont néanmoins tout à fait indispensables, depuis de nombreuses années.

Vous avez indiqué que la suppression des passages à niveau était à l'étude. C'est une piste, mais j'espère que l'option consistant à ajouter un train direct sera elle aussi envisagée, car c'est la seule solution qui pourrait soulager à bref délai l'ensemble des acteurs du territoire, et peut-être est-ce aussi l'une des moins coûteuses. Je sais que les difficultés financières comptent pour beaucoup dans les options qui seront retenues par le Gouvernement.

Sachez en tout cas que nous suivons – moi en particulier – de manière très précise et vigilante le dossier de la liaison Clermont-Ferrand-Paris.

Données clés

Auteur : [Mme Laurence Vichnievsky](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (3^e circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 108

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 janvier 2018](#)

Réponse publiée le : 31 janvier 2018, page 581

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [23 janvier 2018](#)