



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Rames trains d'équilibre des territoires (TET) Paris-Clermont-Ferrand

Question orale n° 624

Texte de la question

Mme Christine Pires Beaune interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les enjeux prioritaires pour la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris. Cet axe ferroviaire fait partie des trois lignes structurantes des trains d'équilibre des territoires dont l'État demeure l'autorité organisatrice. Or, durant de longues années, la desserte de l'Auvergne a tout simplement été ignorée. Parmi les enjeux listés au schéma directeur d'amélioration de la ligne, le renouvellement des rames est essentiel et prioritaire. Or, dans sa réponse récente à la Cour des comptes, le Gouvernement a indiqué qu'un « appel d'offres spécifique au renouvellement du matériel roulant des lignes structurantes Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand, dont les résultats devraient être connus à l'automne 2019, a été lancé pour un coût prévisionnel d'environ 800 millions d'euros ». Toutefois, rien n'est connu à ce stade sur la répartition de ces 28 rames entre les deux lignes, ni sur la date de livraison possible, 2025 étant vaguement évoqué. Pour l'ensemble des élus, et des forces économiques du territoire, réunis dans l'association « Objectif Capitales », une mise en service de ces nouvelles rames est techniquement envisageable dès 2022. Elle souhaite donc connaître les priorités gouvernementales en matière de répartition de ces rames, afin de tenir un calendrier de mise en service respectueux des habitants et des entreprises d'Auvergne.

Texte de la réponse

LIGNE FERROVIAIRE CLERMONT-FERRAND-PARIS

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune, pour exposer sa question, n° 624, relative à la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris.

Mme Christine Pires Beaune. L'axe ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris fait partie des trois lignes structurantes des trains d'équilibre des territoires – TET –, dont l'État demeure l'autorité organisatrice. Cependant, vous savez, pour être venue à Clermont-Ferrand, que cette ligne a souffert de la politique du tout-TGV des gouvernements successifs, qui a complètement ignoré la desserte de l'Auvergne, réduisant ainsi l'attractivité de la région par le rail. Clermont-Ferrand est la métropole française la plus mal reliée à la capitale, malgré sa position géographique au cœur des grands flux d'échanges européens.

Depuis plusieurs années, le vieillissement des lignes et des voitures augmente le temps de trajet des voyageurs et détériore la qualité globale du service. Imaginez-vous, il faut plus de temps pour relier Clermont-Ferrand à Paris ou Lyon qu'il y a dix ans ! Aujourd'hui, un programme de régénération des infrastructures entre Paris et Clermont-Ferrand a enfin été lancé, pour un budget de 760 millions d'euros, qui ne permettra que de maintenir le niveau de service actuel, sans aucune réduction du temps de trajet.

Dans le schéma directeur d'amélioration de la ligne se trouve également le remplacement des rames, qui est l'objet de ma question. Ce remplacement par un modèle plus moderne permettra un gain de temps sur le trajet,

ainsi qu'une plus grande fiabilité du service et du confort des passagers. Le renouvellement de ces rames est inscrit dans le projet de loi d'orientation des mobilités. Pourtant le rythme de sa mise en œuvre n'est pas encore confirmé : 2025, 2024, 2022 ? L'association Objectif Capitales, qui regroupe les collectivités locales et les forces économiques du territoire, telles que les grandes entreprises comme Michelin ou Limagrain, défend une mise en service de ces nouvelles rames dès 2022.

C'est pourquoi, je vous demande, madame la ministre chargée des transports, si le Gouvernement est prêt à accorder la priorité, au sein du projet de loi d'orientation des mobilités, au renouvellement des rames destinées à la ligne Paris-Clermont-Ferrand dans des délais raisonnables et compatibles avec la réalité des besoins de nos territoires et de ses différents acteurs, sachant que le projet de LGV Paris Clermont est, lui, on en est sûr, gelé pour au moins dix ans !

M. le président. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, *ministre chargée des transports*. Je comprends l'impatience des voyageurs de la ligne Paris-Clermont-Ferrand, des élus et des représentants du monde économique de l'Auvergne. Soyez assurée que l'amélioration de cette ligne est une priorité pour l'État. C'est pourquoi les 800 millions nécessaires pour renouveler le matériel roulant des deux lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse figurent dans le volet programmation du projet de loi d'orientation des mobilités.

S'agissant de ce nouveau matériel, la procédure d'appel d'offres, menée par SNCF Mobilités pour le compte de l'État, est nécessairement longue. L'entreprise doit vérifier dans le détail que les réponses sont à la hauteur, non seulement des performances techniques attendues, mais également du haut niveau de confort souhaité. Ce temps pour l'analyse est nécessaire pour un matériel ferroviaire qui durera au moins trente ans. Il est, en effet, indispensable de disposer d'un matériel performant et de grand confort pour la ligne Paris-Clermont-Ferrand. La procédure suit son cours et devrait aboutir dans l'année. Le Gouvernement est très attentif au bon déroulement de ces travaux.

Lorsque le marché sera signé entre SNCF Mobilités et le constructeur retenu, un délai sera nécessaire pour développer ce matériel et pour l'homologuer. Puis les livraisons s'étaleront sur un peu plus de deux ans, à raison d'une rame par mois environ. Il faudra également définir l'affectation des rames entre les deux lignes Paris-Clermont et Paris-Limoges-Toulouse, qui auront vocation à avoir une exploitation mutualisée.

En attendant, le Gouvernement agit pour améliorer le service de cette desserte Paris-Clermont-Ferrand. Par exemple, depuis le 1^{er} février 2019, tous les trains proposent le Wi-Fi aux voyageurs. C'est la première ligne TET à déployer ce service.

L'amélioration de la qualité sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand repose également sur le schéma directeur de l'évolution des dessertes, qui sera prochainement présenté et qui propose notamment l'ajout d'une fréquence quotidienne supplémentaire, ainsi que sur un programme de modernisation de l'infrastructure prévoyant 760 millions d'euros d'investissements par SNCF Réseau sur cette ligne d'ici à 2025.

M. le président. La parole est à Mme Christine Pires Beaune.

Mme Christine Pires Beaune. Madame la ministre, j'ai pris bonne note des éléments d'information que vous nous avez fournis, notamment pour ce qui concerne les délais ; cela confirme ce que nous savions déjà.

S'agissant de l'affectation des rames, qui faisait l'objet de ma question, je voudrais appeler votre attention sur la situation particulière de ma région, en particulier celle de la métropole clermontoise, notamment par rapport à la ligne concurrente, si j'ose dire. J'ai évoqué un gel du projet pour dix ans, mais vous comme moi savons que les études concernant la future ligne à grande vitesse dureront très longtemps et que rien ne dit que cette ligne verra effectivement le jour – personnellement, j'en doute. Nous nous trouvons donc dans une situation particulière par rapport à cet environnement, et c'est pourquoi j'insiste sur l'affectation des rames, pour que cette

question soit examinée à l'aune de ce qui existe déjà et de ce qui existera demain dans les autres régions.

Je voudrais aussi évoquer, puisque nous sommes en plein débat lié aux gilets jaunes, la question des mobilités, qui revient avec une acuité particulière. Elle est régulièrement évoquée, notamment dans les cahiers de doléance – j'ignore si vous les avez consultés ou si vous êtes allée voir le site.

Quant au Wi-Fi, j'étais dans le train hier soir et je me permets de vous signaler que cela ne fonctionne pas, du moins sur l'intégralité du trajet.

Données clés

Auteur : [Mme Christine Pires Beaune](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (2^e circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 624

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 février 2019](#)

Réponse publiée le : 6 mars 2019, page 1744

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [26 février 2019](#)