



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Ligne ferroviaire Clermont-Ferrand - Paris

Question écrite n° 790

Texte de la question

Mme Delphine Lingemann appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la desserte de l'Auvergne et plus particulièrement, sur la ligne Clermont-Ferrand-Paris. Clermont-Ferrand est une des métropoles françaises les plus mal reliées à la capitale. La durée de trajet est de 3 heures 30 en temps normal, dans des conditions de confort non optimales. Pourtant, le poids de la métropole clermontoise est important. Près de 400 000 habitants, de nombreuses entreprises dont Michelin et Limagrain, des centres de recherche reconnus, près de 40 000 étudiants répartis au sein de l'université Clermont-Auvergne et de grandes écoles. À ce tableau s'ajoute une attractivité touristique renforcée par l'inscription de la chaîne des Puys-Faille de Limagne au patrimoine mondial de l'Unesco et accentuée par la candidature en cours au titre de capitale européenne de la culture 2028. Bien que l'axe ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris fasse pourtant partie des trois lignes structurantes des trains d'équilibre des territoires et relève ainsi de la responsabilité de l'État, la ligne est sujette à de nombreux retards allant de quelques minutes à plus de 16 heures encore récemment. Ce problème n'est pas nouveau et dure depuis des décennies. Interpellé un collectif d'usagers auteur d'une pétition en ligne, le Président de la République a indiqué « comprendre la lassitude des usagers et reconnaît qu'il est devenu urgent de moderniser la ligne et de réduire le temps de trajet ». Il a rappelé les engagements pris en 2017. Notamment une enveloppe de 760 millions d'euros prévus pour la régénération des voies, dont 300 millions sont déjà engagés ; 350 millions d'euros pour l'acquisition de 12 rames de trains de nouvelle génération et 130 millions d'euros supplémentaires débloqués dans le cadre du plan de relance pour réduire le temps de trajet. Afin d'avancer sur ce dossier structurant pour le territoire de la métropole auvergnate, les bassins de Vichy, Moulins et de Nevers, Mme la députée a porté plusieurs pistes de réflexion à la connaissance du ministre. Parmi lesquelles, l'inscription du projet de rénovation de la ligne Clermont-Ferrand - Paris dans les grands projets prioritaires en matière de transports ; la désignation d'un interlocuteur unique habilité au niveau du ministère des transports afin de suivre ce dossier au plus près ; l'accélération du calendrier de mise en œuvre du programme de rénovation ; l'augmentation des cadencements et l'instauration d'un tronçon de ligne commun au départ de Paris vers Limoges et Clermont. Mme la députée appelle également l'attention sur la nécessité de mieux informer les usagers sur l'avancée des travaux et les désagréments qu'ils peuvent engendrer au quotidien, entraînant un fonctionnement en mode dégradé de cette ligne ferroviaire pourtant stratégique pour le territoire. Ce type de démarche d'information s'inscrit dans un souci de transparence et pourrait développer une certaine acceptabilité auprès des usagers. Compte tenu de ces éléments, elle souhaiterait connaître la position qu'il entend prendre sur chacune de ces propositions ainsi que les réponses envisagées par le Gouvernement pour améliorer les conditions de voyage des usagers.

Texte de la réponse

La ligne ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand est une ligne structurante du territoire et bénéficie, à ce titre, d'une mobilisation toute particulière de l'État. Un effort de 800 M€ est ainsi consacré au remplacement du matériel roulant des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Paris-Limoges-Toulouse ainsi qu'aux installations de

maintenance qui y sont liées, dont près de 350 M€ pour la ligne Paris–Clermont-Ferrand. Les nouvelles rames permettront une augmentation de la vitesse de circulation et une amélioration du confort sur la ligne. La livraison de ces nouvelles rames sera progressive et se fera équitablement entre les deux lignes. Le renouvellement complet du matériel roulant ouvrira la perspective d'un 9ème aller-retour quotidien entre Paris et Clermont-Ferrand. Dans l'attente, des réflexions sont en cours pour étudier la possibilité de retarder le départ du dernier train du soir entre Paris et Clermont-Ferrand, afin de permettre une meilleure répartition de la grille horaire pour les Auvergnats souhaitant faire l'aller-retour à Paris dans la journée. Au-delà, l'infrastructure de la ligne fait depuis plusieurs années l'objet d'investissements majeurs dans le cadre du schéma directeur de la ligne Paris–Clermont-Ferrand, dont 760 M€ pour les opérations de régénération de la ligne, financés par SNCF Réseau et programmés conformément à la trajectoire prévue. Un programme de modernisation de 130 M€ financé aux deux tiers par l'État ainsi que par la région Auvergne-Rhône-Alpes pour le tiers restant est également engagé pour diminuer le temps de parcours, améliorer la robustesse d'exploitation et accueillir l'arrivée des nouvelles rames. Le renforcement des installations fixes de traction électrique entre Melun et Moret est également envisagé pour un montant de 26 M€ afin de permettre la circulation des rames doubles en Île-de-France. Le plan de financement de ce renforcement est en cours de négociation entre l'État, Île-de-France Mobilités et les régions Bourgogne-Franche-Comté et Centre-Val de Loire. Grâce à l'effort significatif de régénération de l'infrastructure et la mobilisation de tous les acteurs, la régularité de la ligne s'améliore. Depuis le début de l'année, 88,9 % des trains ont été à l'heure (mesure de la régularité à 10 mn), soit 2,4 points de plus qu'en 2021 et 3,3 points de plus qu'en 2019. Le nombre de grands retards supérieurs à 2h en 2022 est de 19 à fin août, soit en baisse de 1 par rapport à la même date en 2019, dernière année de référence sur l'offre ferroviaire. Pour répondre à la demande d'une plus grande transparence sur les actions d'amélioration menées par l'État et la SNCF, un site internet a été créé en 2020 pour la ligne Paris–Clermont-Ferrand, seule ligne de train d'équilibre du territoire à en bénéficier. Le site internet recense notamment les travaux avec un impact sur les circulations et fournit des explications sur les grands retards lorsqu'ils surviennent. En outre, depuis 2021, un journal d'informations de la ligne piloté par l'État et SNCF Réseau paraît semestriellement et donne de nombreuses informations sur les travaux en cours, leur avancement, la construction des rames et les actions menées par l'État et la SNCF pour améliorer le quotidien des voyageurs. Ce journal est systématiquement envoyé en format numérique à l'ensemble des élus et associations de la ligne et est disponible sur les sites de la ligne Paris–Clermont-Ferrand et du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Des réflexions sont en cours pour le distribuer en format papier à bord des trains. Dans le prolongement de cette démarche d'ensemble, le ministre délégué chargé des transports a souhaité rencontrer les élus locaux, les usagers et les acteurs économiques de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand-Paris lors d'un déplacement le 15 septembre dernier et a annoncé la création d'un groupe de travail dédié à cette ligne. Ce groupe de travail se réunira dès le mois d'octobre pour faire très régulièrement le point en toute transparence sur l'avancée des différentes actions en cours sur la ligne et sur les conditions de circulation et la qualité de service. Ce groupe de travail complète les comités de suivi des dessertes ferroviaires présidés par le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, dont le premier a eu lieu en décembre 2021 et dont le prochain est prévu pour la fin 2022.

Données clés

Auteur : [Mme Delphine Lingemann](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (4^e circonscription) - Démocrate (MoDem et Indépendants)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 790

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 août 2022](#), page 3770

Réponse publiée au JO le : [18 octobre 2022](#), page 4759