

Le Clermont-Paris passera-

Train

Les travaux de régénération de la voie se poursuivent sur la ligne Clermont-Paris, assure la SNCF, et le début des livraisons des nouvelles rames Oxygène reste promis pour 2027 et 2028. Mais l'attente sera longue et l'espoir de réduire le temps de trajet au-delà du rattrapage que permettra le programme en cours s'amenuise.

Patrice Campo

L'ÉDITORIAL

STÉPHANE
VERGEADE

stephane.vergade@centrefrance.com

Un ministre en retard ?

Le patron de la SNCF, Jean-Pierre Farandou, a raison de se dire « désolé pour les Auvergnats » car la situation est, de fait, désolante. Le 2 janvier, le train Paris-Clermont a accusé plus de douze heures de retard. Puis quatre la semaine suivante et idem samedi dernier. De quoi courroucer l'Élysée, qui demande « explications et sanctions ». Un programme d'investissements qui, lui, serait dans les temps, est engagé afin de limiter la casse jusqu'au déploiement des nouvelles rames à partir de 2027. Reste que d'ici là, quelques locos ont le temps de s'enrouer. Mais c'est aussi un signal politique clair que l'Auvergne attend. Au-delà du plan d'urgence, quelle vision pour l'après ? La venue du ministre des Transports a été évoquée en février. Mais le train n'est, à ce jour, pas arrivé. Faute d'annonces ? De budget ? L'absence de réponse interrompt. Le président de Michelin, Florent Menegaux, a récemment épinglé un « tiers-monde ferroviaire ». Expression choc mais tristement à propos. Qui impose un cap et un calendrier. Si la valse des ministres depuis un an a freiné le dossier, le pire serait qu'il soit enterré. À force de ne rien dire, le risque est de donner le sentiment que rien ne sera fait.

Sophie Marceau descendant d'un wagon Corail, gare de Lyon, à Paris, ça vous parle ? Oui, c'est ça, une scène du film *La Boum*, tourné durant l'été 1980. La future star du cinéma français avait 14 ans, les trains Corail, lancés en 1975, à peine cinq. Quatre décennies et demie plus loin, ces voitures circulent toujours sur la ligne Clermont-Paris, tractées par des locomotives à peine moins âgées, et qui arrivent depuis belle lurette en gare de Bercy pour faire place, gare de Lyon, aux TGV venus du sud-est...

L'anecdote cinématographique peut faire sourire, mais du côté des quelque deux millions d'usagers annuels de la ligne qui relie la capitale et l'Auvergne, on rit plutôt jaune. Et ces trains à bout de souffle doivent tenir jusqu'en 2028 et la mise en service complète des nouvelles rames Oxygène, les pionnières devant transporter leurs premiers passagers à partir de 2027.

En attendant, quid des travaux sur la voie ? Rappelons que la SNCF mène à ce titre deux programmes : l'un d'it de régénération de la voie, commencé en 2018 (760 M€ au total financés par SNCF Réseau) ; l'autre, de complément (130 M€), consiste à renforcer les installations, notamment les équipements électriques, sans quoi les nouvelles rames ne pourraient pas circuler. Des travaux supplémentaires, décidés pour mieux sécuriser la voie (40 M€) avaient été annoncés en février 2024 dans

le cadre d'un « plan d'urgence ».

Ces travaux, notamment les programmes principaux, avanceraient toujours selon les plannings prévus, assure la SNCF. Plannings que le Covid a déjà bousculés, car ces opérations devaient initialement être bouclées en 2025 et ne le seront pas. De même, la construction des rames Oxygène a elle-même déjà pris du retard, d'abord également en raison du Covid puis parce que des problèmes techniques (freins, moteurs) ont été détectés sur le premier prototype lors des essais en République tchèque, l'an dernier.

A priori, donc, maintient la SNCF, les nouveaux matériels roulants conçus par le constructeur CAF pointeront bien le bout effilé de leurs rames durant le premier trimestre 2027, et quand le déploiement de ces nouveaux matériels sera achevé, l'année suivante, les fameux travaux devraient l'être aussi.

Des mauvais signaux sèment le doute

Difficile, toutefois, de ne pas employer le conditionnel ou de se montrer résolument optimiste, car d'autres mauvais signaux sèment le doute. Le groupe de travail technique qui avait été mis en place ne s'est plus réuni depuis octobre 2023, en présence du ministre délégué aux Transports de l'époque, Clément Beaune. Depuis, trois ministres se sont succédés dans ce maroquin sans plus réunir une instance qui devait assurer aux parties prenantes une certaine transparence.



VIEILLES DAMES. Pour les amoureux du rail, les locomotives du Clermont-Paris sont presque mythiques. Pour les autres, elles sont souvent source de cauchemars. PHOTO FRANCIS CAMPAGNONI

Le "Journal d'information de la ligne", lancé par la SNCF et le ministère des Transports en décembre 2020, n'aura connu que cinq numéros. Le dernier, daté de mai 2024, revenait en détail sur le plan d'urgence dévoilé trois mois plus tôt à Clermont-Ferrand, en présence de trois ministres, Christophe Béchu, alors en charge de l'Environnement en tête, et le trio de dirigeants de la SNCF, dont le PDG Jean-Pierre Farandou, lui-même très prochainement sur le départ.

Ce dernier numéro contenait

un éditorial signé Robert Mathevet, coordinateur SNCF pour les lignes Paris-Clermont et Paris-Limoges-Toulouse, qui devait être le relais de l'entreprise et son porte-parole pour toute demande concernant ces lignes. Il est resté aux abonnés absents durant des mois et vient seulement de renouer le dialogue avec le Collectif des usagers de la ligne.

Inquiétude

« Tous ces signaux nous inquiètent, bien sûr, témoigne Stéphanie Picard, porte-parole

Le désastreux mirage du TGV remis aux calendes grecques

Le rêve d'un train à grande vitesse à Clermont-Ferrand est presque aussi vieux que les rames qui se traînent sur la ligne entre l'Auvergne et la capitale.

Quarante ans, ou presque, qu'entre études et projets, le mirage du TGV s'est profilé le long de la Chaîne des pays. Le premier, porté à la fin des années 1980 par l'ancien président de la République devenu président de la région Auvergne, Valéry Giscard d'Estaing, prônait une ligne entre Clermont et Montchanin, en Saône-et-Loire, raccordée à la ligne Lyon-Paris. Un horizon avant l'an 2000 était évoqué pour sa concrétisation.



VISITE. Un TGV en gare Clermont en 2014, quand il en était encore question en Auvergne. ARCHIVE RÉMY DUGNE

Mais en 2003, quand l'État dresse la liste de huit projets de lignes à grande vitesse, le Clermont-Paris n'en fait pas partie. L'année suivante, VGE perd la région Auvergne et en 2005, le Comité économique et social se positionne pour l'abandon du projet via Montchanin, jugé trop coûteux et s'ajoutant à la saturation programmée de la ligne Paris-Lyon.

L'engorgement de cet axe entre la capitale et celle des Gaules, qui a vu circuler les premiers TGV dès 1981, guide les autres projets de ligne à grande vitesse via Clermont. Le projet dit POCL (pour Paris-Orléans-Clermont-Lyon), qui émerge à partir de

2007, vise à doubler les capacités de transport entre Paris et Lyon. Du côté de l'Élysée sous Nicolas Sarkozy en 2007 comme avec François Hollande lors de la campagne de 2012, déclarations et promesses se succèdent et alimentent le débat.

Débat que le Conseil d'orientation des infrastructures clôt en 2018, renvoyant la saturation de la ligne Paris-Lyon à après 2038 et l'éventuel réexamen d'une ligne via Clermont à 2028. Aux calendes grecques, donc, même si le mirage, qui explique l'absence d'investissements sur la ligne actuelle durant ces décennies, n'est pas totalement évanoui.

En septembre dernier, sur la

chaîne *Public Sénat*, Dominique Bussereau, ancien secrétaire d'État aux transports, a estimé qu'il faudrait « un jour envisager une nouvelle ligne à grande vitesse qui partirait d'Austerlitz, desservirait l'Auvergne et rejoindrait Lyon ». Un jour, donc... Et malgré le gel dudit projet, une « tierce expertise » de la ligne POCL a été lancée en 2022, notamment pour poursuivre les études des emprises foncières nécessaires. « Afin de ne pas obérer la capacité à réaliser ce projet à terme, quand le besoin en sera confirmé », déclarait la ministre des Transports d'alors, Elisabeth Borne... ■

Patrice Campo