

nouvelles rames prévues en 2028

LE FAIT
DU JOUR

t-il la vitesse supérieure ?



Moins de retards selon la SNCF en 2024...

Les passagers du Clermont-Paris n°5978 du 2 janvier dernier, qui a rejoint la capitale avec près de douze heures de retard, ceux du Paris-Clermont n°5973, qui a limité son retard autour des quatre heures, ou encore ceux du Paris-Clermont 5983 de samedi dernier (encore près de 4 heures), dans les trois cas en raison d'une panne de locomotive, ont mal commencé l'année 2025 et donné un coup de vieux aux statistiques que la SNCF communique pour l'année précédente. Pourtant, l'entreprise est formelle : en 2024, la régularité sur la ligne a progressé de 6,8 points, à 81,7 % contre 74,9 % en 2023, et les retards de plus de deux heures ont presque été divisés par deux (34 contre 59). Grâce, assure le service communication de SNCF Voyageurs, à une « mobilisation qui commence à payer ». L'effet positif est donc moins évident en ce début d'année, mais l'entreprise souligne aussi que ses services ne « lâcheront rien », en termes de mobilisation, « jusqu'au dernier train en matériel Corail en service ». Soit jusqu'en 2028... Concrètement, pour tenir jusqu'à cette date, la SNCF met en avant un « programme industriel de prolongation de la durée de vie des trains Corail actuels » qui permet de « disposer d'un parc suffisant au regard de la fréquentation en hausse de la ligne, et de garantir sécurité et confort (changement de têtes de sièges, repelliculages des portes, etc.) ». Ainsi qu'un « plan de fiabilisation des locomotives mené en 2024 ». Qui n'a pas empêché les lourdes pannes du début 2025.

de ce collectif. La politique du gouvernement nous concernant devient de plus en plus impalpable. » Même inquiétude du côté de l'association Objectif Capitales et de son président, Patrick Wolff (voir page suivante). Mais lui comme le Collectif des usagers ne veulent toujours pas s'en tenir au programme en cours, qui ramènera les temps de trajet à 3 h 06 pour les trains directs entre Clermont et Paris, 3 h 15 pour les trains à quatre arrêts (Riom, Vichy, Moulins et Nevers). Soit un rattrapage incomplet des « performances »

que permettaient les trains Corail sur cette ligne à l'orée des années 2000...

Le Collectif des usagers reste mobilisé sur les 2 h 30 quand Objectif Capitales milite pour un temps de trajet « sous les trois heures ».

Réduire le temps de trajet

À son époque, Clément Beauce avait accepté le principe d'étudier divers scénarios pour réduire le temps de trajet au-delà de l'horizon 2028. Depuis, la petite musique du « Contentez-vous de

ce que vous aurez avec les travaux en cours et les nouvelles rames » a été jouée dans les couloirs ministériels.

Récemment, les parlementaires locaux concernés ont décidé de jouer groupé et ont initié un énième état des lieux afin d'entendre en peser dans le débat. Ils doivent remettre leur rapport au ministre concerné très bientôt. Les services dudit ministre, Philippe Tabarot, avaient laissé entendre en début d'année qu'il projetait de venir à Clermont. Sans doute, au-delà des soupçons de détournement de fonds

publics dont il fait l'objet par ailleurs, le ministre n'a-t-il pour l'instant pas d'éléments tangibles à présenter, ce qui pourrait expliquer l'ajournement de sa visite auvergnate.

Quoi qu'il en soit, les usagers n'ont d'autre choix que de prendre leur mal en patience durant de longs mois en attendant les bouffées d'Oxygène de 2027-2028. Et d'espérer, quand ils grimperont dans les antiques rames actuelles, qu'on ne leur fasse pas une fois de plus le coup de la panne. Même avec Sophie Marceau à bord... ■

Basée à Nevers, la locomotive de secours déjà utilisée 17 fois

Promise dans le plan d'urgence présenté le 22 février 2024 pour le Clermont-Paris, une locomotive de secours est basée à Nevers depuis mars 2024.

Jusqu'au début de cette année, la locomotive « avait été mobilisée treize fois, ce qui signifie que d'autres retards importants ont été évités », soulignait Perrine Goulet, députée de la Nièvre, en février dernier. « La SNCF a comptabilisé 59 grands retards (au-delà de deux heures) en 2023 et 34 en 2024. » Des chiffres moins mauvais, mais la vétusté du matériel reste un problème persistant. Depuis, les chiffres ont bougé. La direction



LOCOMOTIVE. Son utilité est prouvée. PHOTO D'ILLUSTRATION PHILIPPE DÉPALLE

de la communication SNCF Voyageurs précise : « La locomotive de protection mise en place à Nevers a été utilisée dix-sept fois en un an. Elle a permis de limiter les retards dans 80 % des cas. Deux conducteurs sont présents chaque jour entre 16 heures et minuit, par roulement ». Une équipe de dépannage a également été déployée. Mais le sort s'acharne. Cette locomotive est à son tour tombée en panne le 1^{er} mars dernier.

Perrine Goulet est membre d'un groupe de travail spécifique fort de quinze parlementaires de tous bords du Puy-de-Dôme, de l'Allier et de la Nièvre. Les sénateurs nivernais Patrice

Joly (PS) et Nadia Sollogoub (DVD) ont rencontré la SNCF le 17 février dernier. Puis il y a eu un échange avec les organisations syndicales, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) et, mardi dernier, avec Convergence nationale rail. Cette association se compose de plus de 80 collectifs, comités, associations d'usagers, de collectivités, d'élus, de syndicalistes, de citoyens, notamment.

Trouver des solutions est de plus en plus impératif sur une ligne stratégique tant sur le plan touristique, économique qu'en matière de flux estudiantin. ■

Denis Choumereuil

Allier