

ENTRETIEN ■ Patrick Wolff préside l'association Objectif Capitales depuis sa création en 2018 et reste mobilisé

« Descendre sous les trois heures »

Toujours combatif, Patrick Wolff, qui s'efforce depuis plus de six ans, en tant que président d'Objectif Capitales, de faire bouger les lignes sur le Clermont-Paris. Et le combat n'est pas fini.

INTERVIEW

Patrice Campo

Président d'Objectif Capitales depuis la création de l'association en juin 2018, Patrick Wolff poursuit son travail de fourmi, qui consiste à peser autant que possible, au nom des entreprises et collectivités adhérentes, dans le dossier du Clermont-Paris.

■ **Le groupe de travail technique dédié à la ligne ne se réunit plus. Cela vous inquiète-t-il ?** Il ne se réunit pas pour une raison précise : nous avons dit au ministre (Philippe Tabarot, NDLR) que s'il venait, il fallait qu'il ait des mesures sérieuses à présenter. A ce stade, s'il ne vient pas parce qu'il n'en a pas, tant sur le programme actuel que sur la période postérieure, c'est grave. Et si c'est parce qu'il n'y a plus de sous, c'est pire. Aujourd'hui, nous avons des assurances sur la livraison des nouvel-



RAME. Un train Corail en rose compagne. PHOTOS FRANCIS CAMPAGNONI

les rames et sur le programme de régénération de la voie, pour lequel nous avons des alertes régulières que la SNCF ne confirme pas.

■ **Quid de l'après ?** Des études devaient démarrer en 2027, mais il est vrai

que les modalités n'ont jamais été évoquées en détail. Et ce pour deux raisons : les ministres ont changé à plusieurs reprises et face à la multiplication des projets, les arbitrages ne sont pas faits. Nous ne voulons pas du "Vous êtes servis avec ce qui est fait",

que nous disait Patrice Vergriete (ministre chargé des Transports de février à septembre 2024, NDLR). À présent, une mission parlementaire, qui me paraît bien tardive, établit un rapport sur le sujet et doit le rendre au nouveau ministre...

■ **Et pendant ce temps-là ?** Nous veillons à ce que nous n'encaissions pas de retard supplémentaire pour une raison ou une autre. La SNCF nous dit que le programme en cours n'est pas en danger. Le sera-t-il plus tard ? Les engagements financiers doivent être tenus.

■ **Est-ce suffisant ?** Non, nous prônons toujours le lancement d'un projet de modernisation de la ligne pour descendre significativement sous les trois heures de trajet. Pour cela, il faut une enveloppe et un comité de suivi. Nous le demandons depuis le début sans succès tangible, c'est vrai. Nous avons l'appui de la SNCF car elle croit en la nécessité d'investir sur cette ligne qui est rentable. Et quand son président, Jean-Pierre Farandou, qui malheureusement va partir, dit qu'il est

désolé de la situation actuelle, je le crois sincère. C'est plus compliqué au niveau politique. D'autres projets, comme le TGV Bordeaux-Toulouse, se téléscopent avec le nôtre.

■ **Comment peser ?** Nous avons indiqué aux services de l'État que nous étions prêts à échanger du temps de trajet contre de la fiabilité, mais en descendant significativement sous les trois heures. Nous n'aurons pas quatre milliards pour réaliser un Y inversé à l'abord de Paris pour une arrivée commune avec la ligne POLT dont Limoges ne veut pas. Mais qu'aura-t-on et pour quoi faire ? Nous voulons être associés aux discussions. Après quarante ans d'atermoiements autour de cette ligne, nous gardons la volonté de nous battre, de ne pas lâcher. ■

« Nous avons l'appui de la SNCF car elle croit en la nécessité d'investir sur cette ligne, qui est rentable. C'est plus compliqué au niveau politique »



Encore au moins deux ans de travaux sur la voie



CHANTIER. Des travaux à proximité de la gare de Nevers effectués en juin dernier. PHOTO FABIEN AGRAIN-WEDILLE

Les travaux de régénération de la voie du Clermont-Paris se seront étalés sur près de dix ans.

Selon le planning que la SNCF publiait fin 2023, le dernier consultable sur le site du ministère des Transports, de nombreuses opérations sont encore prévues sur 2025, 2026 et 2027, en de multiples points des 420 kilomètres du tracé.

À ces travaux initiés pour l'essentiel à partir de 2018 et qui concernent la voie et les infrastructures liées, se sont ajoutés depuis une série d'opérations de modernisation portant notamment sur les équipements électriques, indispensables pour accueillir les futures rames Oxygène qui fonctionnent sous des tensions

plus élevées que les matériels actuels.

Dans ce dossier, l'Autorité environnementale, qui délivre un avis sur tous types de travaux publics, avait préconisé en octobre 2022 une étude d'impact supplémentaire, occasionnant un nouveau retard pour ces travaux d'environ dix-huit mois.

Contretemps administratif

Le 16 janvier dernier, la même Autorité a délivré un nouvel avis, regrettant que « l'enjeu sanitaire du bruit ait été « mal appréhendé » et a recommandé de « reprendre profondément l'étude d'impact sur le volet acoustique ». Ce qui, le cas échéant, peut occasionner un nouveau contretemps...

Les rames Oxygène attendues en 2027

À défaut de TGV, les passagers du Clermont-Paris auront dans quelque temps des trains qui y ressemblent, et plus confortables.

C'est en tout cas la promesse de la SNCF, avancée lors de notre visite au centre d'essais de Vellim, en République tchèque, en mai dernier. Un confort assuré par la conception même des rames, au centre de gravité plus bas et composées de voitures liées, de sorte qu'il n'y a plus de mouvements d'une par rapport à l'autre, et renforcé par les travaux en cours sur la voie.

28 rames dont 12 sur le Clermont-Paris

C'est le constructeur d'origine espagnole CAF, implanté en France depuis 2008, qui a conçu et construit Oxygène. Au total, pour l'instant, la commande de la SNCF porte sur 28 rames : 16 pour le Paris-Limoges et 12 sur le Clermont-Paris. Soit un investissement total de 800 M€ entièrement financé par l'État, 700 M€ pour les rames et 100 M€ pour les infrastructures de maintenance dédiées, à Ivry-sur-Seine et Villeneuve-Saint-Georges, près de la capitale.

À la signature du contrat,



TEST. Une rame Oxygène lors d'essais en République tchèque en mai dernier. PHOTO P. C.

la livraison des rames était prévue en 2024. Le Covid d'abord, qui a perturbé la conception, puis des problèmes de freins et moteurs détectés lors des premiers essais, révélé en avril dernier, ont repoussé l'échéance au premier trimestre 2027.

À cette date, promet toujours la SNCF, après une bonne année de formation des conducteurs et d'essais

en réel, au moins trois premières rames doivent entrer en circulation sur chacune des deux lignes concernées. Puis CAF s'est engagé à compléter le parc des deux lignes fin 2027.

420 places assises

C'est donc à partir de 2028, si les travaux sur la voie sont bien achevés, que les nouveaux cadencements et horaires seront proposés,

avec un aller-retour quotidien supplémentaire sur les deux lignes.

Une rame Oxygène est composée de dix voitures en incluant les deux locomotrices avant et arrière et deux voitures centrales elles aussi motorisées en tout électrique. Pour une capacité de 420 places (24 de plus qu'une rame Corail) : 317 en seconde classe et 103 en première. ■

P. C.

P. C.