



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8753</b>	<b>De Mme Delphine Lingemann ( Démocrate (MoDem et Indépendants) - Puy-de-Dôme )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports
<b>Rubrique &gt;</b> transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse &gt;</b> Ligne Clermont-Ferrand - Paris- Demande pour le lancement d'une étude	<b>Analyse &gt;</b> Ligne Clermont-Ferrand - Paris- Demande pour le lancement d'une étude.
Question publiée au JO le : <b>06/06/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/06/2024</b> page : <b>4918</b> Date de changement d'attribution : <b>26/03/2024</b> Date de renouvellement : <b>16/04/2024</b>		

### Texte de la question

Mme Delphine Lingemann appelle l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la desserte de l'Auvergne et plus particulièrement sur le temps de trajet de la ligne Clermont-Paris. Après un abandon de cette ligne depuis des décennies, des engagements très importants de l'État ont été pris qui permettent la régénération de la ligne. C'est une enveloppe de 760 millions d'euros dont 130 millions d'euros qui sont prévus pour réduire le temps de trajet à 3 h 15 (3 h 26 actuellement) pour le train avec 4 dessertes et 3 h 06 pour le direct (pas d'amélioration prévue). Aujourd'hui, dans un souci d'équité de mobilité entre les territoires, il est impératif de réduire le temps de trajet de la ligne ferroviaire Clermont-Paris. La capitale auvergnate ne doit plus être à plus de 3 h de Paris si elle veut rester attractive. Ce constat est partagé par l'ensemble des acteurs économiques du territoire, qui réclament une réduction significative du temps de trajet. L'augmentation prévue aujourd'hui des vitesses vont permettre de gagner au mieux 11 minutes. Ce ne sera pas suffisant pour assurer une vraie dynamique à cette ligne. À ce jour, la principale difficulté se situe dans la zone du grand Paris : la desserte de Clermont-Ferrand ne peut se développer à cause de la saturation de certains tronçons partagés entre RER et Intercités dans une zone très peuplée. Le Conseil d'orientation des infrastructures demande de poursuivre les réflexions concernant les possibilités de relèvement des vitesses sur la ligne ferroviaire classique Paris-Clermont. Le projet de LGV POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon) ne sera étudié qu'après 2038, compte tenu de l'éloignement des perspectives de saturation de la LGV Paris-Lyon, qui sous-tendaient le projet. En 2014, une étude avait été faite pour l'instauration d'un tronçon de ligne commun au départ de Paris vers Limoges et Clermont, avec une arrivée des trains en provenance de Clermont à Paris-Austerlitz, comme ceux de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse. Cette étude proposait une solution, moins coûteuse qu'une ligne à grande vitesse, appelée solution du « Y renversé » avec la création d'un nouveau tronçon de voie permettant de séparer les RER des Intercités. Cette étude a été transmise par Mme la députée au cabinet de M. le ministre. Aujourd'hui, au regard des préconisations du COI, il est nécessaire de relancer au plus tôt une nouvelle étude pour réduire de façon significative les temps de trajets entre Clermont et Paris. Compte tenu de ces éléments, Mme la députée souhaiterait connaître la position qu'entend prendre M. le ministre sur le lancement d'une étude concernant la modernisation de la ligne Clermont-Paris au-delà de 2026, avec comme objectif la réduction du temps de trajet. Elle aimerait également connaître l'état d'avancement du volet mobilité des contrats de plan État-région (CPER) avec les régions concernées par cette ligne (Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire et Île-de-France) et l'interroge sur ce qu'il est prévu

en terme de modernisation de la ligne Clermont-Paris dans ces CPER.

### Texte de la réponse

La modernisation de la ligne Paris-Clermont-Ferrand fait partie des réalisations prioritaires de l'État en matière de modernisation de lignes existantes. L'infrastructure de la ligne fait depuis plusieurs années l'objet d'investissements conséquents dans le cadre du schéma directeur de la ligne, approuvé par l'État. En premier lieu, un programme de régénération de l'axe pour lequel SNCF Réseau investira 760 millions d'euros jusqu'en 2026 est en cours de mise en œuvre : la trajectoire prévisionnelle est aujourd'hui tenue. En second lieu un programme de modernisation, à hauteur de 130 M€, cofinancé par l'État et la région Auvergne-Rhône-Alpes qui doit permettre de réduire les temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand, avec un temps de parcours cible de 3h06 pour les trains directs et 3h15 pour les trains à 4 arrêts entre Paris et Clermont-Ferrand. En outre, le matériel roulant va être remplacé dans les prochaines années par un matériel neuf plus rapide et confortable. L'État investit pour cela 350 M€ pour la ligne Paris-Clermont-Ferrand. Tous ces investissements permettront une refonte du service de la ligne, avec l'ajout d'un aller-retour quotidien, ce qui portera l'offre à 9 allers-retours, dont 1 sans arrêt entre Paris et Clermont-Ferrand. L'autorité environnementale a prescrit la réalisation d'une étude d'impact soumise à enquête publique sur les travaux de modernisation de la ligne. Le préfet de la Nièvre a été nommé coordonnateur de l'enquête publique en mars 2023 et les études sont en cours afin de permettre la tenue de l'enquête publique au début de l'année 2025. La fin des travaux du programme de modernisation est ainsi prévue mi-2027, ce qui permettra la mise en œuvre complète du schéma directeur. En outre, le protocole d'accord sur l'avenant volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan Etat-région (CPER) conclu le 16 mai dernier entre l'Etat et la région Auvergne-Rhône-Alpes prévoit l'amplification des mesures du plan d'action pour améliorer la performance de la ligne au-delà des schémas directeurs actuels.