

Clermont-Paris : la ligne SNCF maudite sera-t-elle rénovée? Elus et usagers s'inquiètent

Retards monstres, vétusté... La liaison ferroviaire la plus problématique de France doit être régénérée en urgence par la puissance publique, laquelle a promis plus de 1 milliard d'euros. Mais l'Etat surendetté pourrait avoir du mal à tenir ses engagements.

Par Géraldine Houot ((Clermont-Ferrand, correspondance))

Publié hier à 04h15, modifié à 09h28 · Lecture 2 min.

Article réservé aux abonnés



La ligne Intercités SNCF Paris-Clermont, en gare de Nevers (Nièvre), en août 2019.

PIERRE DESTRADE / JOURNAL DU CENTRE / MAXPPP

Il n'a pas fallu longtemps aux élus du Puy-de-Dôme, de la Haute-Loire, du Cantal, de l'Allier, de la Nièvre et du Cher et, plus largement, aux usagers du train Clermont-Ferrand-Nevers-Paris, pour prendre contact avec le nouveau gouvernement. Dès le 19 septembre, la députée de La France insoumise de la première circonscription du Puy-de-Dôme, Marianne Maximi, alertait le premier ministre, Michel Barnier, avec six autres parlementaires du Nouveau Front populaire, sur « l'urgence d'agir » pour cette ligne.

Lire aussi |  [Les méthodes de la SNCF pour cacher une partie des retards de ses trains](#)



Le 22 septembre, c'est Delphine Lingemann, la députée MoDem de la quatrième circonscription du Puy-de-Dôme, qui envoyait un courrier, cosigné par vingt-six parlementaires d'une grande partie de l'échiquier politique, au fraîchement nommé ministre des transports, François Durovray, pour signaler également « la situation problématique » de cet Intercité. Puis la très active porte-parole du collectif des Usagers du train Clermont-Ferrand-Nevers-Paris, Stéphanie Picard, a pris à son tour la

plume pour connaître les intentions du nouveau gouvernement.

LA SUITE APRÈS CETTE PUBLICITÉ

Si la mobilisation est importante, c'est que le sujet est douloureux. Sur cette ligne de 419 kilomètres, dépassant 1,8 million de passagers par an, le temps de trajet augmente au fil des ans. Il faut compter un peu plus de trois heures pour l'unique aller-retour quotidien sans arrêt et autour de trois heures trente pour les autres. Surtout, les trains accusent des retards à répétition, souvent supérieurs à une heure, voire à trois heures.

Manque de fiabilité

Ce manque de fiabilité « constitue le principal handicap au développement de l'agglomération de Clermont-Ferrand et bien au-delà », assure Patrick Wolff, président de l'association Objectif capitales créée en 2018 en réaction « aux problèmes endémiques » de la ligne, et qui rassemble aujourd'hui une centaine d'adhérents, dont Clermont Auvergne Métropole, le département du Puy-de-Dôme, la région Auvergne-Rhône-Alpes, l'université Clermont Auvergne et des entreprises comme Michelin dont le siège se situe à Clermont-Ferrand. « Cette ligne de train est une ligne de vie pour la métropole mais les usagers sont souvent obligés de partir la veille pour être sûrs d'honorer leurs rendez-vous parisiens, professionnels ou privés. C'est grave », renchérit Claude Barbin, président de la Chambre de commerce et d'industrie du Puy-de-Dôme.

En cause, la vétusté du réseau, dont les travaux de modernisation ont sans cesse été décalés devant la promesse non remplie de la mise en place d'une ligne à grande vitesse, et des locomotives et voitures Corail qui ont plus de 40 ans.

Lire aussi :  [Dans le train Intercités Limoges-Paris, les passagers racontent leurs déboires : « La dernière fois, c'était plus d'une heure de retard »](#)



Afin de rattraper le retard, d'importants travaux de renouvellement et de modernisation du réseau ont été entrepris, dans le cadre du schéma directeur 2019-2027 de la ligne, financés par SNCF réseau (760 millions d'euros), l'Etat (87 millions) et la région (43 millions). « Cela devrait permettre de fiabiliser les temps de trajet des trains sans arrêt et de gagner une dizaine de minutes sur les autres », assure Robert Mathevet, coordonnateur pour le groupe SNCF de la ligne Clermont-Paris et de celle Paris-Orléans-Limoges-Toulouse qui connaît des difficultés et un plan d'action similaire. De nouveaux trains ont également été commandés par l'Etat (350 millions d'euros). Leur fabrication a cependant pris du retard et ils ne devraient être déployés qu'en 2027.

« Nous avons besoin d'être rassurés »

En attendant leur arrivée et la fin des travaux de réseau, suite à une panne ayant occasionné un trajet de plus de onze heures en janvier, un plan d'urgence a été entériné comprenant, notamment, la mise en place d'une locomotive de secours à Nevers et un renforcement du débroussaillage des bords de ligne et des leur « engrillagement » pour éviter les collisions courantes avec des sangliers.

Mais face aux fortes contraintes budgétaires dévoilées par le nouveau gouvernement à la rentrée, acteurs du territoire et usagers s'inquiètent d'éventuels reports de financement et tiennent à rappeler leur mobilisation. « Nous avons besoin d'être rassurés sur le fait que les améliorations que l'on nous promet depuis des années auront bientôt lieu [...]. Michelin a près de 10 000 salariés à Clermont-Ferrand. Certains peuvent prendre la ligne deux à trois fois par semaine et les retards accumulés ont un réel impact », plaide-t-on ainsi à la direction de la multinationale.

Des travaux supplémentaires de fiabilisation et de modernisation des voies sont également réclamés

pour permettre de descendre en dessous de trois heures de temps de trajet, voire d'approcher les deux heures et demie comme le souhaite la Région... sans retard.

Lire aussi | [SNCF : la circulation entre Paris et Orléans interrompue en journée pendant six mois à partir d'août 2025 pour des travaux sur la ligne Paris-Limoges-Toulouse](#)



Géraldine Houot ((Clermont-Ferrand, correspondance))

Services *Le Monde*

Découvrir

Cours en ligne, cours du soir, ateliers : développez vos compétences

Testez votre culture générale avec la rédaction du Monde

Mots croisés, sudoku, mots trouvés... Jouez avec nous

Voir plus