



## **POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ**

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012

Paris

Courriel : [convergence.rail@hotmail.fr](mailto:convergence.rail@hotmail.fr)

Tél. (Didier Le Reste, Président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

### LIGNE FERROVIAIRE PARIS-CLERMONT-FERRAND

#### **LA CONVERGENCE NATIONALE RAIL AUDITIONNÉE A L'ASSEMBLÉE NATIONALE !!**

Dans le cadre d'un groupe de travail mis en place au sein de l'Assemblée nationale, composé de députés-es et de sénateurs, présidé par Madame Marie Christine PIRES BEAUNE (Questeure de l'A.NLE), **une délégation de la CNR (Didier Le Reste-Président/Jean François ORS-Secrétaire adjoint) a été auditionnée le 04 Mars 2025**, au sujet de la ligne ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand, affectée par des dysfonctionnements récurrents.

D'entrée, sans alourdir le propos, nous avons tenu à indiquer que cette ligne ferroviaire fait partie de celles qui souffrent d'un sous-investissement chronique dont la catastrophe ferroviaire de Juillet 2013 de Brétigny sur Orge (91) avait conduit le Ministre des Transports de l'époque à reconnaître cette situation d'abandon en déclarant « *cette catastrophe nous a rattrapés, elle nous rappelle à l'ordre* ».

A partir de là, des plans de régénération, de renforcement de la maintenance du réseau ferroviaire classique, ont été, même insuffisants, engagés, y compris sur la ligne Paris-Clermont-Ferrand.

Cela dit, les dysfonctionnements à répétition que subissent depuis trop longtemps les usagers de cette ligne, trouvent leur origine dans l'ancienneté des locomotives (séries 22000 et 26000) et des voitures « corail », l'absence de pièces de rechange, la réduction des moyens humains dans les activités de maintenance du matériel roulant et de l'infrastructure, l'environnement de la ligne (végétation-irruption gibiers), des délais d'intervention/dépannages trop longs. A ces failles s'ajoutent les gares fermées, l'insuffisance de personnel d'accompagnement (ASCT) sur les trains qui s'avère problématique en phase de grosses perturbations (*trains immobilisés plusieurs heures...*).

**La question centrale qui est posée à celles et ceux qui sont concernés et qui s'intéressent à cette ligne ferroviaire (420 km) qui traverse 4 Régions et 8 Départements est :**

**« Comment gérer au mieux la période transitoire dans l'attente de l'arrivée des nouveaux trains « OXYGENE » ?**

Dans l'échange sur l'état du matériel roulant (*locomotives et rames*) et sur les possibilités d'une éventuelle modernisation, **contre toute attente**, c'est nous qui avons informé la

représentation nationale de l'existence **d'un cimetière de locomotives dans le triage de Sotteville-lès-Rouen (76)** et d'un autre situé dans l'Ain, non loin de CULOZ, **qui voit des dizaines de rames TGV mises au rebut** depuis les années 2013/2015. Signalons que parmi ces rames TGV, certaines n'ont que 24/25/26 ans d'ancienneté quand on sait qu'un TGV bien entretenu peut circuler 40 années !! Le coût d'une rame TGV est estimé autour de 30/35 millions d'euros !

Passé l'étonnement, **Madame PIRES BEAUNE a informé qu'elle conduira une délégation sur ces sites** qualifiés de « cimetières ».

Nous avons suggéré aux membres du Groupe de Travail de bien se faire préciser par le Ministère des Transports, les directions de la SNCF et par le constructeur Espagnol CAF, **le calendrier des essais, de la livraison et de la mise en service commercial des 12 trains OXYGENE**, prévus d'être affectés à la ligne ferroviaire Paris-Clermont-Ferrand. Si nous avons insisté sur cet aspect déterminant pour la suite, c'est que des informations en provenance du site du constructeur CAF de REICHSHOFFEN (Alsace), chargé de construire les trains OXYGENE, nous indiquent qu'en fonction de charges de travail importantes et de problèmes de production, **les délais de livraison des trains OXYGENE pourraient être repoussés au-delà des dates initialement annoncées... !**

Nous avons donc insisté sur l'urgence qu'il y a à construire des dispositifs, dotés de moyens humains, matériels, logistiques, en nombre suffisant et en qualité, de sorte à être plus réactif et efficient face aux aléas et in fine de permettre d'améliorer de façon concrète les conditions de transport, tant pour les usagers que pour les cheminots.

De ce point de vue, des actions sont à engager ou/et à renforcer autour de l'environnement de la ligne, en amplifiant la pose de grillages, singulièrement le long des portions de voies autorisées à la vitesse de 200 km/h, en luttant contre l'irruption de certains gibiers et en veillant à ce que la végétation ne constitue pas des risques pour les circulations ferroviaires.

De façon plus technique, un échange intéressant a eu lieu à propos de l'enjeu de l'extension et de l'installation de nouvelles sous-stations électriques traction.

En conclusion, nous réitérons notre appel sur le fait que l'amélioration de l'exploitation de la ligne ferroviaire PARIS-CLERMONT-FERRAND, en phase transitoire dont il faut réduire la durée, passe par l'engagement de moyens humains et matériels suffisants, avec la mise en place d'équipes d'intervention, de locomotives de secours, d'agents de conduite de réserve, et ce, à plusieurs points de la ligne. Afin de rendre plus robuste les plans d'actions et de réhumaniser le système nous proposons que soit étudié la réouverture au service de plusieurs gares.

A l'issue de cette audition, Madame PIRES BEAUNE a remercié l'apport de la Convergence Nationale Rail en lui proposant d'être sollicitée à nouveau et a annoncé que le groupe de travail se rendrait Jeudi 06 Mars 2025 aux ateliers du matériel SNCF de Villeneuve St Georges (94) et rencontrerait le Ministre des Transports la semaine prochaine.

P/ le Bureau de la CNR : Didier LE RESTE

Jean François ORS

Paris le 05 Mars 2025