

# LIVRE BLANC



## TOUS d'une même **VOIE!**



2026/2027...



POUR UNE DESSERTE FERROVIAIRE DYNAMIQUE  
PERFORMANTE ET RESPECTUEUSE  
DES TERRITOIRES DESSERVIS PAR LES LIGNES

**Paris - Orléans - Limoges - Toulouse**  
**Clermont-Ferrand - Nevers - Paris**

**Par**

Urgence ligne Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT)  
et Objectif Capitales (ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand)

# SOMMAIRE

## ***Ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)***

---

<b>I - I/A</b>	Présentation de l'association Urgence ligne POLT	<b>01</b>
<b>I/B</b>	Synthèse de son action et des avancées de sa création à nos jours	<b>03</b>
<b>II -</b>	Situation actuelle et motif de la démarche avec Objectif Capitales	<b>07</b>
<b>III -</b>	Demandes pour améliorer le service sur la ligne (mesures immédiates et à plus long terme)	<b>09</b>

## ***Ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand***

---

<b>I - I/A</b>	Présentation de l'association Objectif Capitales	<b>11</b>
<b>I/B</b>	Synthèse de son action et des avancées de sa création à nos jours	<b>12</b>
<b>II -</b>	Situation actuelle et motif de la démarche avec Urgence ligne POLT	<b>16</b>
<b>III -</b>	Demandes pour améliorer le service sur la ligne (mesures immédiates et à plus long terme)	<b>18</b>

## ***Conclusion***

---

<b>■</b>	Perspectives d'avenir	<b>22</b>
<b>■</b>	Épilogue par MM. les maires de Limoges Emile Roger Lombertie, de Clermont-Ferrand Olivier Bianchi, MM. Benoît Coquart et Florent Menegaux des Entreprises LEGRAND (Limoges) et MICHELIN (Clermont-Ferrand)	<b>23</b>

### **Éditorial de Jean-Claude Sandrier, président d'Urgence ligne POLT**

Depuis la création d'Urgence ligne POLT, nous avons fait peu et beaucoup. Nous avons relié tous nos territoires, leurs élus, leurs associations, leurs forces sociales et économiques et les usagers. Nous avons construit une solidarité, redonné un espoir et nous l'avons fait dans le respect des convictions de chacune et chacun. Nous avons fait ré-exister cette ligne que d'aucuns traitaient de « clochardisée », mourante, destinée au tronçonnage. Nous nous sommes fait reconnaître par toutes les autorités ; surtout, nous avons contribué à faire reconnaître la ligne POLT comme une ligne à caractère stratégique...

Nous revenons de loin. De justes projets abandonnés en illusions diverses, nos territoires ont perdu 30 ans ! Voilà pourquoi aujourd'hui nous demandons simplement ce qui nous est dû et prétendons à une « vision ambitieuse pour POLT » qui doit s'exprimer pour que cette partie de la France bénéficie d'un plan de relance équitable pour tous les territoires du pays. Le ferroviaire est un atout exceptionnel pour avancer plus vite dans la transition écologique. Nous avons avancé mais il reste encore beaucoup de travail pour que la qualité des dessertes ferroviaires permette que l'attractivité de nos territoires desservis par la ligne POLT et la ligne Paris-Clermont atteigne un cap décisif. Continuons, réunis et déterminés !

### **Éditorial de Patrick Wolff, président d'Objectif Capitales**

De création récente, l'association Objectif capitales fédère les acteurs économiques, agricoles, touristiques, scientifiques et médicaux pour le succès de ce qui est aujourd'hui devenu l'aspect vital de notre territoire depuis Clermont jusqu'à Nevers en passant par Riom, Vichy, Moulins et bien d'autres... elle a pour objectif depuis 4 ans de compenser au plus vite et avant 2030 les 40 ans d'inaction que nous avons subi et que nous payons au prix fort.

Grâce à une exemplaire collaboration avec nos élus de tous bords et avec nos amis limougeauds nous espérons que dès 2027 et au plus tard en 2030 nos lignes ferroviaires aient retrouvé ponctualité et un temps de trajet compétitif... les lignes Intercites ne seront alors plus le cauchemar des usagers et... de la SNCF.

# LIGNE

## I-A

### Présentation de l'association Urgence ligne POLT

La ligne ferroviaire Paris-Toulouse a trouvé sa configuration géographique définitive en plusieurs épisodes échelonnés sur une période de 55 années. La concession royale est obtenue en août **1838** par une compagnie privée qui entame de suite la construction et ouvre la ligne de Paris à Corbeil en 1840, puis jusqu'à Orléans en 1843 et atteint Châteauroux en 1854. Limoges est atteint en 1856 pour le trafic de marchandises et en 1858 pour le transport de voyageurs. Enfin, après divers parcours différents au départ de Limoges à Brive par Périgueux ou Uzerche, reliant tronçons privés et autres en concession d'État, dans un contexte politique compliqué, la ligne avance peu à peu vers Brive par Uzerche en 1860, puis Caussade, Montauban pour rallier Toulouse en 1891. La configuration intégrale de la ligne de Paris à Toulouse se concrétise enfin, devient exploitable le 1<sup>er</sup> juillet **1893** et passera sous exploitation publique complète avec la création de la SNCF en 1938.

De train à vapeur en traction diesel, la ligne POLT atteindra son apothéose avec la mise en service en 1960 du Capitole qui circule à 200 km/h, sauf au sud de Brive où la configuration géographique contraint à réduire la vitesse à 100 km/h. C'est une période faste pour la ligne mais dès 1980, la situation s'inverse avec la popularisation de l'automobile qui fait reculer la fréquentation du train. Le Capitole est remplacé par des trains rapides Corail puis TéoZ de 1990 à 1996 avec relookages successifs des rames. On assiste alors au déclin progressif de l'axe POLT et à la dégradation des temps de parcours (entre 3h27 et 3h45 aujourd'hui) par insuffisance de maintenance et de renouvellement des infrastructures, obligeant à des limitations temporaires de vitesse et générant des aléas récurrents de retards et d'incidents qui vont s'aggraver de décennie en décennie.



# PARIS - ORLÉANS - LIMOGES - TOULOUSE (POLT)

## LIMOGES - TOULOUSE (POLT)

À la fin des années 2000, la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), axe ferroviaire de 713 km qui dessert 4 régions de Paris à Toulouse, 15 départements, 16 gares TET (trains d'équilibre du Territoire) et une population de 6 millions d'habitants, est sinistrée. Objet de plusieurs projets ferroviaires depuis les années 60, tous annulés, elle est de nouveau menacée d'être morcelée en tronçons régionaux pour favoriser le projet en gestation de LGV Limoges-Poitiers, au détriment des départements du Cher, de l'Indre et de la Creuse et au sud, du Lot et du Lot-et-Garonne. Bref, fin 2009, la ligne POLT, fleuron des années 70/80 à l'ère du Capitole, souffre d'abandon alors que la population réclame un service conforme à ses besoins. Ce contexte fait germer l'idée d'une association pour la promouvoir et fédérer tous les acteurs et toutes les énergies qui veulent que cette ligne vive et se développe.

30 janvier 2010 : l'Association **Urgence Ligne POLT** (ULPOLT) **est créée** à l'initiative d'un groupe d'élus du sud et du centre de la ligne POLT dont Jean-Claude SANDRIER, député du Cher, élu président. Les statuts sont déposés en préfecture de Vierzon. **Un mémorandum**, document de référence pour atteindre ses objectifs, est rédigé la même année en **2 chapitres, le 1<sup>er</sup>** visant le statut national de service public voyageurs et fret de la ligne, vu son intérêt environnemental, social et économique, et son inscription au schéma national des infrastructures, **le 2<sup>ème</sup>** définissant les actions à mener pour l'amélioration du service et la modernisation immédiate et à venir de POLT.

L'association dénombre à ce jour parmi ses adhérents du nord au sud de la ligne, 12 parlementaires, 2 Régions, 4 Départements, 3 Chambres de commerce et d'Industrie, 4 Communautés de communes ou Agglomérations, de nombreux Maires de la ligne et des lignes affluentes, 14 associations de défense de gares, des syndicats et des privés, et bénéficie de nombreux soutiens. Son Conseil d'administration compte 53 personnes dont 36 élus.

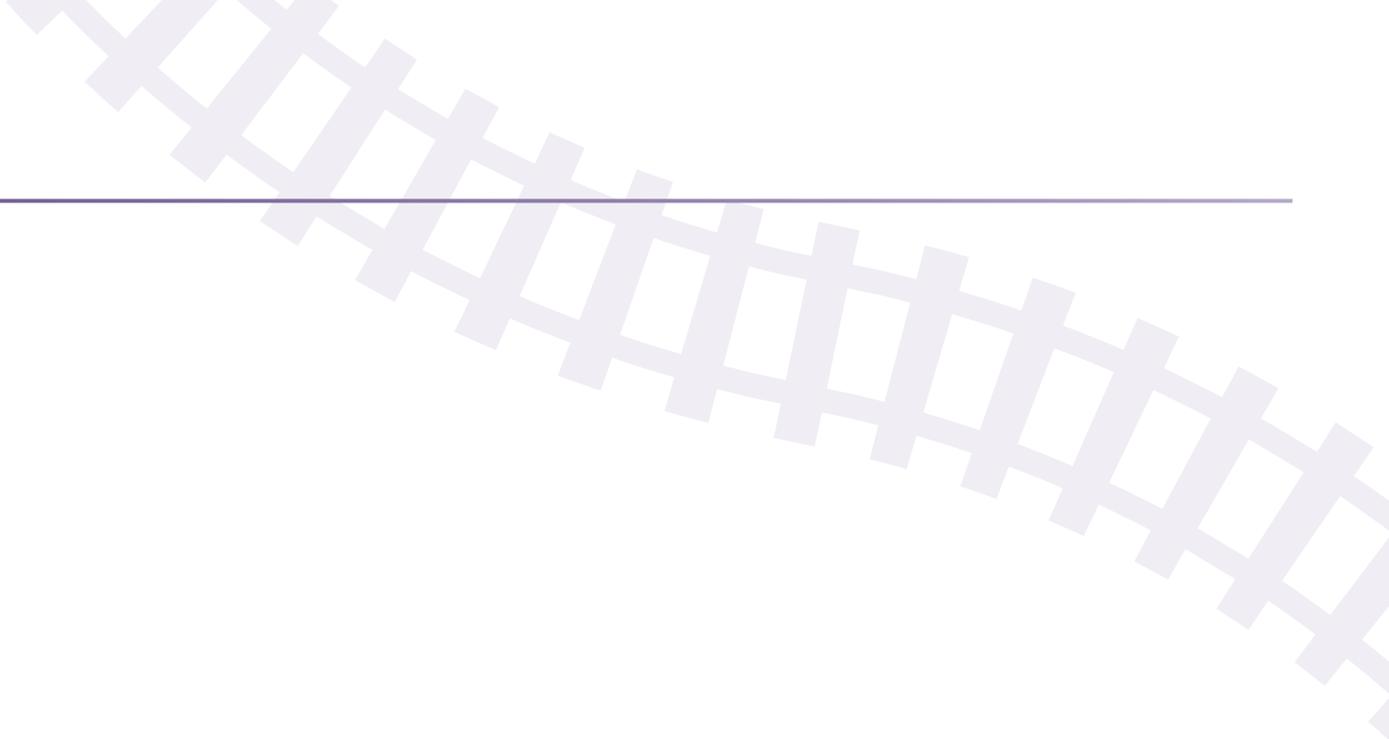
# I-B

## **Synthèse de son action et des avancées de sa création à nos jours**

**Dès 2010**, nos questions à l'Assemblée nationale et notre insistance auprès de la commission Grenelle2 sur la modernisation de la ligne POLT et son financement se heurtent à un Ministère des Transports, axé sur les projets TGV du moment, qui nous concède qu'il y a lieu de « **maintenir** » la ligne POLT. **On est bien loin de nos objectifs. Nos audiences en 2011 et 2012 au cabinet du ministre, nos rencontres avec SNCF, nos contacts avec les parlementaires et leurs questions et leurs initiatives à l'Assemblée nationale dont un colloque le 19 mai 2011** pour demander l'inscription de POLT au schéma national des infrastructures de Transport et la définition d'un schéma directeur de la ligne, donnent les premiers signes positifs.

En 2011, le ministre se dit « prêt à mobiliser les parties concernées autour d'une instance d'identification des enjeux de l'amélioration de la ligne POLT » et en 2012 qu'il n'est « pas hostile à un schéma directeur ».

**2013 : l'accident de Brétigny-sur-Orge du 12 juillet** au bilan très lourd (7 morts et 70 blessés dont 9 graves), dû à des problèmes de maintenance et d'entretien du réseau délaissé depuis trop d'années, remet l'actualité sur POLT, menacé de 4 AR/jour afin d'optimiser la rentabilité du projet de LGV Poitiers-Limoges. **Réunions publiques et courriers, dont les nôtres à tous les élus de la ligne, au ministre des Transports et à Philippe Duron, président de la commission « Mobilité 21 », 2<sup>ème</sup> colloque en mars 2013 à l'Assemblée nationale** à l'initiative des députés Nicolas Sansu et Valérie Rabaud. Au terme de ces remous, le rapport DURON déclare prioritaires 4 grandes lignes TET (Trains d'équilibre du territoire), dont POLT et Paris-Clermont, classées « lignes structurantes » et prévoit d'accélérer le renouvellement des matériels roulants sur ces 4 lignes. En fin d'année, une lettre du ministre parle de rénovation, d'opérations prioritaires, et précise « qu'un appel d'offres sera lancé en 2015 pour des nouvelles rames avec une mise en service envisagée à l'horizon 2018/2019 ».



---

**2014 à 2021 :** 1<sup>ère</sup> réunion du 18 décembre 2015 du comité de suivi de la ligne, créé sous l'égide du préfet coordonnateur. Rencontres en haut lieu, interventions de parlementaires, initiatives en régions, apportent 1,6 milliard d'€ en 10 ans pour rénover et moderniser la ligne et en 2017, une « vision ambitieuse pour POLT » et un Paris-Limoges en 2h40 possible sans gros investissements (rapport Delebarre) avec un matériel à 200 km/h qui serait mis à disposition à l'horizon 2020.

En 2019, présentation du schéma directeur de la ligne.

2019 : ULPOLT se rapproche de l'association **Objectif Capitales** qui se bat pour **Paris-Clermont**. Un communiqué commun est publié sur la nécessité « d'opérer un changement d'échelle et d'ambition concernant la **desserte ferroviaire de nos territoires qui représentent 1/6<sup>e</sup> de la France métropolitaine** ». Accompagnées de cadres des entreprises MICHELIN pour l'Auvergne et LEGRAND pour POLT, d'élus, ainsi que de représentants des mairies de Limoges et Clermont-Ferrand, elles sont **reçues au ministère des transports en septembre et demandent le financement sécurisé des travaux de régénération, l'arrivée des nouveaux trains sur les deux lignes en 2023 et un accord État/Régions/SNCF pour financer la 1<sup>ère</sup> phase de modernisation**. Le 1<sup>er</sup> point est acquis, le 2<sup>ème</sup> confirmé et le 3<sup>ème</sup> reçoit une réponse positive !

L'année 2020 se clôt sur la commande des nouveaux trains à la société espagnole CAF qui possède une usine à Bagnères-de-Bigorre et la promesse de leur livraison en simultané sur les 2 lignes fin 2023. La pandémie et les confinements Covid19 obligent aux échanges par visioconférence. En septembre 2020, le nouveau train est présenté à Limoges en simulation-vidéo. Une « maquette doit être présentée au premier semestre 2021 et une rame de présérie en 2022 » (dixit DGITM).

### **À noter 3 évènements importants sur cette période :**

- M. Emile-Roger Lombertie, maire de Limoges nouvellement élu, se rallie à notre cause dès 2014 et devient vice-président, son appui est déterminant pour la ligne sur cette partie de POLT.
- Présentation publique en mars 2018 de l'**étude** que nous avons confiée au **cabinet d'experts ARCADIS pour étudier les possibilités d'un Limoges-Paris en 2h30** (coût 15 000€ financé par l'association et appel à subvention auquel 27 collectivités ont répondu favorablement).
- **Manifestation en décembre 2022** en gare de Limoges pour protester contre la dégradation du service, avec présence des élus et des forces économiques locales, notamment la société LEGRAND (photo ci-contre).

**2021/2022 : le financement à répartir** entre État et Régions (lettre de mission du ministre Djebbari) pour la modernisation de POLT (385 M€), sur la même base que l'accord passé en Auvergne (2/3-1/3), stagne. La convention État/SNCF sur l'ouverture à la concurrence de POLT signée le 17 mars 2021 ne rend pas le contexte favorable. Les dysfonctionnements et les retards récurrents s'accumulent. ULPOLT travaille : visioconférence avec le ministre chargé des transports Clément Beaune, réunion Intercités SNCF/ MAOT (givre, travaux), **colloque sur POLT à l'Assemblée nationale fin 2022**, initié par les députés Nicolas Sansu et Huguette Tiégna.

**15 octobre 2022 à Cahors : présentation de notre livre « POLT, une ligne de vie », sur l'historique de POLT et l'action d'ULPOLT.**

---

**2023/2024 :** années de cauchemar avec les retards et les pannes de plus en plus fréquentes et trop longues à résorber. L'exaspération est à son comble. **Grande manifestation début 2024** dans 7 gares de la ligne organisée par ULPOLT ; 2000 manifestants présents dont beaucoup d'élus et une motion envoyée au ministre des Transports.

À la suite de cette protestation unanime (photo ci-contre en Creuse), plusieurs réunions ont suivi avec le préfet, la SNCF et la DGITM qui confirme début 2024, l'annonce du ministre Clément BEAUNE, émise en 2023, de la livraison des trains Oxygène en 2025 et 2026, dont le 1<sup>er</sup> train livré au 2<sup>ème</sup> trimestre 2025 en simultanément à Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Nevers-Clermont-Ferrand.

Mais l'**annonce le 14 mai 2024 du 3<sup>ème</sup> report de livraison des nouveaux trains à 2027 et de la fermeture complète de la ligne au nord d'Orléans pendant 6 mois d'août 2025 à février 2026** de 8h30 à 17h30, en raison des travaux au nord d'Orléans, met le feu aux poudres.

Un **CA extraordinaire**, organisé à Limoges le 25 mai, réunit de nombreux élus et représentants de collectivités qui décident : **lettre au ministre** lui demandant d'**intervenir auprès de l'entreprise CAF** afin qu'elle mette en œuvre les moyens humains, matériels et techniques **pour avancer la livraison des 1<sup>ers</sup> nouveaux trains** en 2026, **5 propositions pour limiter les conséquences des travaux sur le trafic et mesures financières** (baisse de tarif des billets pendant les travaux et inscription au plan Borne). L'idée d'une manifestation de grande ampleur sur toute la ligne est émise.

**2025 - Décision d'une initiative commune avec « Objectif capitales », les collectivités et les élus des deux lignes pour un « train de la colère » en simultanément sur les 2 lignes TET, avec demande de rencontre en urgence avec le ministre délégué aux Transports.**

## II

### **Situation actuelle et motif de la démarche Train de la colère OC/ULPOLT**

La ligne POLT est un axe vital sur le plan économique et social pour les nombreux territoires qu'elle dessert du nord au sud. **Faute d'investissements, la dégradation du service sur cette ligne est devenue inacceptable** : pannes fréquentes de locomotives, retards importants, correspondances non assurées, suppressions de trains, circulations interrompues par manque de sécurisation et d'entretien des voies, informations insuffisantes et secours tardifs, sans oublier les nuisances liées aux travaux en cours et aux reports successifs de remplacement du matériel roulant à bout de souffle... Les mesures mises en œuvre par la SNCF restent très insuffisantes et la situation s'aggraverait en 2025 avec la fermeture de la ligne pendant 6 mois.

Le énième **report de livraison des trains Oxygène** passée de **2018/2019** en 2013 à **2020** en 2016, puis à **2023** en 2019, puis **2025** en 2023 pour arriver à un nouveau renvoi à **2027**, amplifie l'irritation générale et le **sentiment de déconsidération** subi par nos territoires, victimes de promesses et d'engagements constamment différés ou annulés. À l'heure où la transition écologique est impérative, notamment par **le transport décarboné**, dont le ferroviaire, nous ne pouvons plus tolérer ce délabrement désastreux du service ni une telle attente du nouveau matériel ferroviaire.

---

**La même situation vécue en Auvergne et son impact dommageable sur l'économie locale, nous a amenés à déclencher une protestation d'ampleur.**

**En conséquence, la manifestation « Train de la colère » est fixée au 15 avril 2025 de Cahors à Paris-Austerlitz, en simultané sur la ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand avec l'association de défense de cet axe, « Objectif Capitales » et avec l'appui inconditionnel et actif des maires de Limoges et Clermont-Ferrand et de nombreux élus.**

---

**Addendum :** sont associés à la démarche tous les parlementaires et élus de la ligne et lignes affluentes (maires, Communautés de communes, CD, CCI, CR) qui nous soutiennent, ainsi que les associations : Tous ensemble pour les gares de Souillac, Gourdon Cahors - Comité de défense de la gare d'Argenton sur Creuse - Périgord Rail plus - Codegass (gare Saint Sébastien 23) - ADSPULS (gare St Sulpice Laurière 87) - Objectif Trains de nuit - Coderail, - Barrage Nature Environnement - TGV GCA (Grand Centre Auvergne) et France Nature Environnement Limousin.

# III

## Nos demandes pour améliorer le service

### III-1 - Locomotives et fiabilité des dessertes

Devant la détérioration des conditions de circulation, de disponibilités des locomotives et malgré les efforts déjà effectués, mais insuffisants à ce jour, nous demandons de :

- Constituer un parc de locomotives suffisant pour répondre à la demande et aux 10 Allers-retours sur lesquels SNCF s'est engagée.
- Mettre les services de maintenance au niveau des besoins.
- Installer des locomotives de réserve de façon efficace, en état de marche et avec conducteur d'astreinte.

**En ce qui concerne les rames « Oxygène »**, la situation catastrophique de la ligne ne peut perdurer et les reports successifs de livraison doivent cesser, il est de la responsabilité de l'État d'intervenir directement auprès du constructeur CAF afin qu'il mette en œuvre les moyens nécessaires pour accélérer la production des rames et la réalisation des essais pour une mise en service fin 2026.

### III-2 - Réalisation des travaux

Conformément à l'engagement pris par M. Mathieu CHABANEL, PDG de SNCF-Réseau, nous demandons de **réaliser à partir de 2026 les travaux sur une seule voie**, permettant la circulation sur l'autre voie.

**Concernant les travaux au nord d'Orléans** qui vont perturber la circulation des trains à partir d'avril 2025, avec arrêt total de circulation de 9h30 à 17h30 d'août 2025 à février 2026, nous demandons d'**aller au-delà de l'engagement de la SNCF, pris à ce jour, de garantir 70% du trafic.**

Deux trains « origine-destination » Les Aubrais permettraient de renforcer le service et surtout d'assurer des liaisons avec le sud de la ligne ; un train supplémentaire pourrait être détourné à partir de Vierzon vers Paris via Saint-Pierre-des-Corps. Nous demandons de plus une baisse substantielle des tarifs pendant les périodes qui pénalisent les usagers.

### **III-3 - Schéma directeur - Nous demandons :**

#### **3.a/ la mise en œuvre intégrale du schéma directeur de la ligne en cours, à savoir :**

- Régénération et première phase de modernisation dans sa totalité, permettant 2 Paris-Limoges « rapides » en 2h49 (et non 2h52 comme entendu et lu ici et là)
- Gain de temps de 35 min pour Paris-Toulouse.
- Passage aux 11 Allers-retours (AR) prévus.
- Livraison des premières rames « Oxygène »

#### **3.b/ la mise en œuvre dès 2027 d'un Schéma directeur plus (+), sur lequel nous avons commencé à travailler et comprenant :**

- 14 AR (ce qui suppose la commande de 6 à 8 rames supplémentaires), avec 6 AR minimum par gare.
- Paris-Limoges en 2h40 et un gain de 45 min de Paris à Toulouse, avec 2 à 3 trains « rapides ».
- Un effort supplémentaire de modernisation des infrastructures se situant au moins au niveau de l'Allemagne, de la Grande-Bretagne et de nombreux pays européens.

Enfin, le ministre François Durovray avait évoqué une conférence sur le financement de la mobilité en février 2025, précisant qu'il faudrait faire « beaucoup plus que le plan BORNE », ainsi que la présentation d'une rame Oxygène au premier trimestre 2025, aucune date n'ayant été fixée à ce jour, nous sollicitons l'intervention du gouvernement pour que soient organisées ces deux manifestations dans les plus brefs délais. Nous demandons également la poursuite des réunions de travail trimestrielles avec le ministre des Transports.

# LIGNE

## I-A

### Présentation de l'association Objectif Capitales

Association Loi 1901 créée en 2018 à l'initiative d'acteurs publics et privés du territoire avec l'appui de la CCI Puy-de-Dôme, de Limagrain, de Michelin, de la Société des Eaux de Volvic et du Cabinet Wolff. et un soutien désormais transgénérationnel porté par une cause qui dépasse le seul enclavement du territoire.

# PARIS - NEVERS - CLERMONT-FERRAND

## I-B

### Synthèse de son action et des avancées de sa création à nos jours

#### Les évènements : du TGV à la création des Intercités

##### Le Projet POCL

Le TGV en Auvergne : 40 ans d'espoir, 40 ans de désillusions. En septembre 1982, une belle rame orange a même fait le déplacement dans la capitale auvergnate pour se faire baptiser de son nom. L'Auvergne n'aura plus jamais l'occasion de voir cette belle machine dans sa ville.

- 1993, c'est optimiste, même pour Valéry Giscard-d'Estaing qui demande en 1989 que la construction puisse être engagée à la fin de la décennie qui suit. En 1990, lorsque le Conseil régional renouvelle son vœu, on évoque alors l'année 1998.
- En décembre 2003, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (Ciadt) annonce 8 projets de ligne à grande vitesse. Clermont-Paris n'y figure pas.
- En 2007, l'année du Grenelle de l'environnement, une nouvelle idée émerge : celle d'une ligne Paris-Lyon qui passerait par l'Auvergne : le projet POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon).
- Clermont-Ferrand finit par obtenir l'inscription de son TGV dans la loi en 2009 mais le texte classe la ligne dans la liste des projets secondaires, à réaliser après 2020.
- Début 2012, François Hollande promet : *« Je sais ici ce que vous attendez, une ligne TGV ! Vous l'aurez parce que ça fait partie de ce que nous devons faire pour des régions comme les nôtres ! »*
- 2024 : *« Il y a une mauvaise desserte de certains territoires en France, il faudra un jour envisager une nouvelle ligne de TGV partant de Paris pour desservir le centre du pays, chaînon oublié de notre réseau ferré »*  
Dominique BUSSEREAU

### **Récapitulatif de la liaison ferroviaire de Paris à Clermont-Ferrand**

- Ouverte en **1858**, tardivement par rapport aux autres grandes radiales. 14h30 pour relier Paris à la capitale de l’Auvergne. En 1931, ouverture de la ligne de Vichy à Riom via Randan, le meilleur temps s’établit à 7h22 minutes.
- En **1956**, les Bugatti laissent la place à des RGP (Rame à Grand Parcours), qui relient Paris à Clermont en tout juste 4 h pour le meilleur train.
- L’année **1973** voit l’arrivée des puissantes CC 72000 et une grande réforme des horaires, un relèvement des vitesses est effectué sur plusieurs tronçons, de 140 à 160 km/h, permettant de relier Paris à Clermont en 3h45 en moyenne, avec cinq arrêts intermédiaires.
- La mise sous tension de la ligne jusqu’à Nevers en **1988** permet de relier cette ville depuis Paris en 1h54 grâce aux BB 22200.
- La mise sous tension du tronçon entier Nevers-Clermont-Ferrand en **mars 1990** permet de ramener le temps de parcours Paris-Clermont-Ferrand autour de 3h30.
- À la fin de l’année **1998**, un nouveau train est créé, reliant directement Paris et Clermont sans arrêt intermédiaire (197/196), en 3h8, soit 134 km/h de moyenne et limité à six voitures, dénommé « Volcan ».
- Le 1<sup>er</sup> septembre **2003**, la SNCF tente de faire oublier l’absence de TGV sur cette ligne en lançant pour la première fois les TéoZ.
- En **2008**, des relèvements de vitesse sont effectués sur cinquante kilomètres à la suite d’importants travaux d’amélioration de la ligne entrepris en **2004** dans les départements de la Nièvre et de l’Allier, dont la suppression de dix passages à niveau permet de franchir symboliquement la barre des trois heures, avec une marche sans arrêt en 2h59 minutes.

- Le **12 décembre 2010**, jour du début du service annuel 2011, les Paris-Clermont sont relégués en gare de Bercy, en prévision des travaux en gare de Lyon et de l'arrivée des TGV Rhin-Rhône, consécutifs à la mise en service de la LGV Rhin-Rhône.
- Un schéma directeur a été élaboré en **2018** pour améliorer la ligne sur différents points, notamment l'infrastructure et le matériel roulant, à l'horizon 2025.
- Ces scénarios ne satisfont pas Martine Guibert, vice-présidente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes chargée des transports, qui estime que la ligne doit être « modernisée de manière plus importante » avec un temps de parcours réduit à 2h30 ou 2h40.
- Le **14 juin 2019**, les élus du Puy-de-Dôme ont pris connaissance de ce schéma définissant « le programme d'investissement et les futurs horaires de la ligne à l'horizon 2025 ».

La ligne Paris-Clermont-Ferrand est, en 2024, une des treize lignes conventionnées par l'État, autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, services reliant les grandes agglomérations entre elles non desservies par la grande vitesse. Elle est l'une des trois lignes de jour (avec la radiale Paris-Limoges-Toulouse et la transversale Bordeaux-Marseille) où la réservation est obligatoire.

**Nous sommes en 2025 et... il faut encore 3h07 sans arrêt et 3h26 avec 4 arrêts pour relier nos deux capitales sans « oxygène ». Les nouvelles rames Oxygène qui devaient remplacer les anciennes rames Intercités Corail de la ligne Clermont-Paris auront du retard. Initialement attendues en 2025, elles ne devraient finalement être livrées qu'en 2027.**

### « Ils ont dit »

- 2012 : **Guillaume Pepy** déclare en 2012 que la situation est inadmissible et doit être réglée dans les trois ans.
- 2019 : **Jean-Baptiste Djebbari** « Pour les rames, nous aurons douze rames nouvelles qui viendront équiper la ligne Clermont-Paris ». La première livraison est attendue pour 2023 selon le secrétaire d'État en charge des Transports.
- 2020 : **Jean Castex** annonce le lancement des rames OXYGENE pour une livraison en 2025.
- 2023 : **Jean-Pierre Farandou** affirme que les conditions d'usage de ses rames et notamment leur fiabilité devront être aux normes TGV.
- 24 février 2023 : **Elisabeth Borne** annonce un plan de 100 milliards d'euros d'ici 2040 pour le transport ferroviaire : « nouvelle donne ferroviaire. Des moyens « exceptionnels » pour enrayer le vieillissement du réseau et le moderniser, [...] pour atteindre d'ici la fin du quinquennat un milliard d'euros supplémentaires par an pour la régénération du réseau et 500 millions d'euros par an pour sa modernisation », « davantage de trains, une meilleure ponctualité et des temps de parcours moins longs ».
- 2024 : annonces du retard de livraison des rames prévue désormais en 2027.

## II

### **Situation actuelle et motif de la démarche d'Objectif Capitales avec Urgence ligne POLT**

#### **Le contexte, son actualité, son urgence**

10 millions de Français sont directement concernés par cette ligne **Clermont-Ferrand-Paris** certes, mais aussi **Riom-Vichy-Moulins-Nevers** cités qui toutes, contribuent en lien avec leur histoire économique, culturelle, agricole, au développement et à la prospérité de notre pays a un moment clef de son évolution.

Ce tissu économique scientifique, universitaire, agricole, touristique et culturel est essentiel pour l'équilibre général de notre pays car il couvre des secteurs aussi essentiels que, notamment, l'aviation, l'automobile, la santé, la chimie, l'alimentation, le tourisme.

Parce que cette compétitivité est le résultat de nombreux investissements publics comme privés que l'absence d'une desserte fiable et ponctuelle empêche d'en retirer tous les bénéfices.

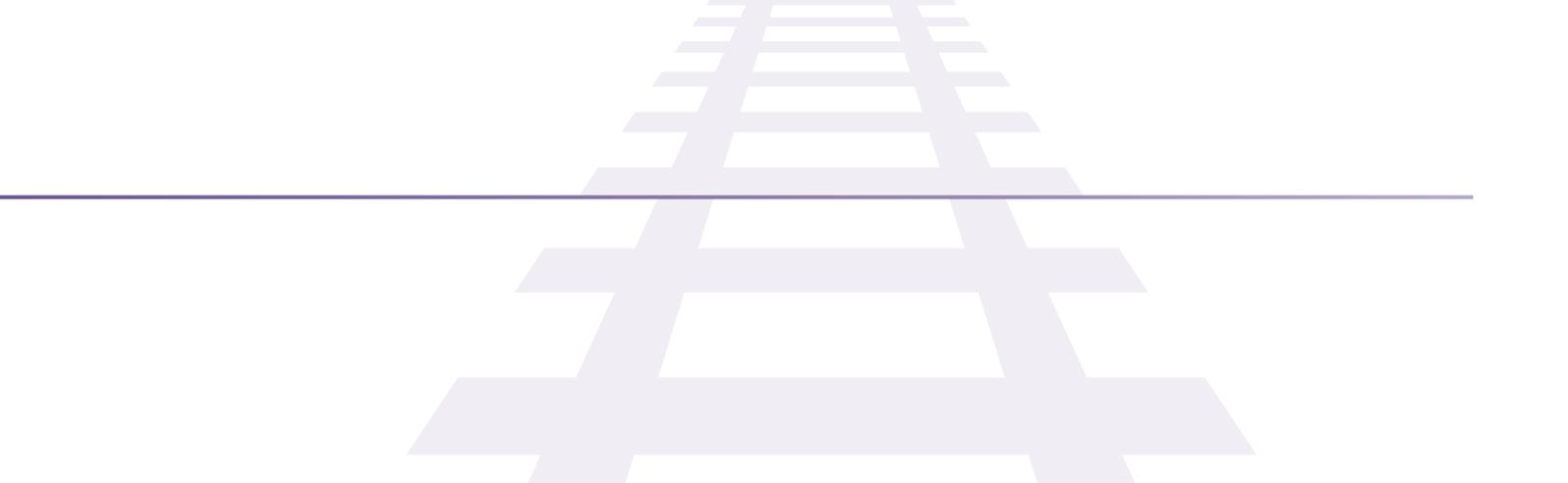
Notre territoire c'est aussi et même surtout des pôles de recherche des pôles de compétence des universités reconnues sur le plan international... ce sont des dizaines de milliers étudiants dans nos universités , + de 10000 chercheurs au sein de nos différents pôles R&D, avec notamment un projet collectif PIC implanté au sein du nouveau Parc Cataroux, articulé autour de quatre pôles porteurs d'avenir pour le tissu économique, éducatif et culturel du territoire : la Manufacture des Talents, le Centre des Matériaux durables, le Pôle d'Innovation Collaboratif (PIC) ainsi que le Quartier des Pistes intégrant 1500 personnes dans une réflexion collective. Ils viennent du monde entier et sûrement pas pour visiter la Sologne a l'issue d'un long périple.

Projet d'intérêt général, le Parc Cataroux est un nouveau témoignage de l'attachement profond de Michelin à sa ville et à sa région. Un projet à vocation multiple : renforcer le dynamisme économique et l'attractivité du territoire ; faciliter l'accès à la culture, aux loisirs et au sport-santé ; favoriser l'égalité des chances et encourager l'innovation.

Il n'est pas le seul : nos industriels et nos sociétés de services rayonnent à l'international dans les secteurs les plus divers. Notre thermalisme connaît une relance spectaculaire grâce aux investissements réalisés, notre agriculture est pionnière notamment dans l'élevage et les semences.

Notre action ne répond à rien d'autre qu'à défendre et obtenir le dernier investissement clef qui doit nous permettre de répondre aux enjeux de notre monde en pleine mutation.

Elle est enfin conforme à la volonté des Français qui, depuis le covid, veulent vivre dans des villes moyennes. C'est l'intérêt de notre pays de résister à cette tendance centralisatrice qui nous conduit, sous l'égide de l'État à une concentration à l'américaine dans quelques grands pôles. Ce n'est pas l'avenir de l'Europe, ce n'est pas du tout en phase avec notre histoire, ce n'est pas du tout le destin des européens eux-mêmes.



# III

## **Demandes pour améliorer le service sur la ligne (mesures immédiates et à plus long terme)**

À la différence de Limoges qui dispose d'un plan directeur depuis 2022, la ligne Clermont-Ferrand-Nevers-Paris n'en possède pas. Elle souhaite que ce plan directeur soit établi et couvre désormais la période 2027/2032. Dans ce cadre, les années 2025 et 2026, dates précédant la livraison matérielle des rames, pourraient être consacrées aux études chiffrées et arbitrages au sein d'un groupe de travail restreint.

Une approche réaliste mais ferme, tout en intégrant les contraintes budgétaires de notre pays, construire un plan raisonnable assurant l'optimisation des travaux relatifs à nos rames OXYGENE. Bien sûr, les rames et la régénération seront bientôt terminées... En 2012 cela devait se faire, au dire du président de la SNCF, en 4 ans... C'est beaucoup de retard. Nous attendons que la date promise de livraison de 2026 soit respectée mais nous attendons aussi que soit valide dans les mois qui viennent, un plan nous garantissant avant 2032 l'exécution effective d'un schéma directeur détaillé et financé qui complétera et nous garantira fiabilité et retour à un temps de trajet sous les trois heures. Il serait absurde de voir des rames modernes arrêtées pour les mêmes raisons qu'actuellement, nous avons été sensibles à la déclaration de M. Farandou nous assurant comme un devoir de la SNCF de nous délivrer une protection de la ligne de niveau TGV. Le temps est venu de récompenser notre patience et de poser notre ligne comme ligne prioritaire dans le budget de la SNCF et de notre pays afin d'assurer une ponctualité exemplaire de ce programme.

**Le caractère raisonnable s'entend notamment sur le rapport entre gains de temps et travaux dans les domaines clefs suivants :**

- Sécurité des voies
- Maintenance des rames
- Installer des locomotives de réserve de façon efficace, en état de marche et avec conducteur d'astreinte.

**Face à la dégradation des conditions de circulation et de disponibilités des locomotives, notamment et malgré les efforts déjà effectués, mais insuffisants à ce jour, nous demandons :**

- La constitution d'un parc locomotives suffisant pour répondre à la demande et aux AR sur lesquels la SNCF s'est engagée, à savoir pour Paris-Clermont, 8 AR classiques avec un 9<sup>ème</sup> à l'horizon 2027
- Ajouter un minimum de locomotives suiveuses de protection (TGV, Coradia Liner...) pour renforcement à Nevers, et/ou éventuellement à Clermont-Ferrand et Paris
- Mettre les services de maintenance au niveau des besoins ; nous sommes encore loin du compte.

### **Rames « Oxygène »**

Devant la situation décrite ci-dessus et après 3 reports de livraison (de fin 2023 au départ à 2025 à cause du retard de livraison des matériaux pris pendant la période Covid, puis 2027 en raison de problèmes de fonctionnement de la rame durant les 1<sup>ers</sup> essais), il est de la responsabilité de l'État d'intervenir directement auprès du constructeur CAF afin qu'il mette en œuvre les moyens nécessaires pour accélérer la production des rames « OXYGÈNE » ainsi que la réalisation des essais pour une mise en œuvre fin 2026.

### De même :

- La protection de la ligne (animaux, intempéries)
- La diminution des nouveaux temps de trajet via suppression additionnelle de passages à niveau + renforcement infrastructure
- La confirmation de l'ajout d'un aller-retour quotidien (9 journaliers)
- Le déblocage des engagements budgétaires de modernisation et intensification du plan de sécurisation de la ligne : tripler à minima les 20 km de clôture et autres dispositifs anti-intrusion ; garantir les 220 km de bords de ligne débroussaillés et fauchés
- Permettre une expérience usager Intercités similaire à celle du TGV (évolution des structures d'accueil)
- La modernisation du parcours (passages à niveau, gares, lieux clefs)
- Le traitement du trafic à l'approche de Paris
- La réactivité accrue des dispositifs de prise en charge des voyageurs immobilisés (informations, assistance)
- Le maintien de la compensation et remboursement du trajet amplifié jusqu'à 200 % dans des circonstances exceptionnelles, 100 % du billet remboursé à partir de 3h de retard
- Le rétablissement des tarifs 2024 Intercités avec offre complémentaire de fidélisation tout au long de la période perturbée avant introduction des nouvelles rames Oxygène
- L'accès PMR : complétion à 100 % des gares de dessertes ; rehaussement des quais.

La contrepartie de cette position raisonnable s'inscrit au niveau du calendrier opérationnel.

Les investissements nécessaires doivent être programmés dès 2027 et à échéance de 2030 et être annoncés comme prioritaires.

Ce serait une compensation toute relative au désastre des 40 dernières années et un juste retour des choses au service de régions pleines d'avenir comme le sont devenues par exemple la région de Denver aux États-Unis, modèle de développement économique, culturel et scientifique, agglomération qui a su créer des équipements compensant totalement son handicap initial.

Pour conclure, nous avons choisi une voie collaborative réaliste en espérant que nous pourrions apporter la preuve que dans notre cher pays, cela devient peu à peu la voie la plus efficace au-delà de l'incantation.

# CONCLUSION

## Perspectives d'avenir

Pour les deux lignes ferroviaires **Paris-Orléans-Limoges-Toulouse** et **Paris-Nevers-Clermont-Ferrand**, des infrastructures rénovées et un nouveau matériel roulant représentent un **enjeu territorial et social** vital. Aujourd'hui, le développement d'un bassin de vie dépend de la qualité de ses services, de l'offre numérique et de mobilité permettant de soutenir la productivité des entreprises existantes et la création de nouvelles. La promotion du tourisme naturel et culturel est également décisive pour son impact positif sur l'industrie et le commerce local. Le rail est un des outils essentiels pour favoriser cet **enjeu économique** majeur pour nos régions de provinces qui voient de plus en plus d'entreprises fermer ou se délocaliser vers des zones métropolitaines suréquipées, au détriment de l'emploi local et du maintien des populations. Nos deux lignes, appelées à juste titre « trains d'équilibre du territoire » sont à la fois le lien au quotidien entre tous nos bassins de vie mais aussi le moyen universel d'échanges plus vastes avec l'accès au réseau national et européen, favorisant ainsi l'attractivité économique et touristique de nos territoires.

De plus, depuis 2019 (Loi d'Orientation des Mobilités), des alternatives innovantes de déplacement plus respectueuses de l'environnement se développent dans tous les territoires. La SNCF s'est inscrite dans le processus en s'engageant à réduire de 30 % les émissions des gaz à effet de serre (GES) du ferroviaire et à doubler le nombre de voyageurs d'ici à 2030. Les transports sont le second poste d'émission de GES en Europe. Le train et son modeste impact sur l'environnement, est le mode de transport en commun le plus à même de répondre à l'**enjeu écologique**, devenu rémanent depuis la pandémie Covid19 qui a enclenché le basculement d'une partie des usagers de la route vers le rail et la pratique du télétravail.

**L'État doit être au rendez-vous de ces trois enjeux** qui passent sans attendre par l'**aménagement moderne de notre réseau ferré, la livraison du matériel neuf** et ses équipements adaptés aux exigences de la vie actuelle **dans les délais les plus courts**, un service fiable, du confort, des tarifs attractifs, sans oublier la mise en service plus importante de **trains de nuit** et le **rétablissement du fret public** sur nos deux lignes pour renforcer leur rentabilité et diminuer le trafic routier général, il y va de l'avenir de nos territoires et de la santé des générations futures.

Dans **le cadre d'une politique de transport volontariste, ambitieuse, équitable et durable, l'État doit consentir les engagements et les ressources financières appropriées** pour parvenir enfin à l'objectif **de desserte moderne et performante sur nos deux lignes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et Paris-Nevers-Clermont-Ferrand, à la hauteur des besoins nécessaires au développement territorial, social, économique et touristique de nos territoires** de ce cœur de France **et à la transition écologique** plus que jamais d'actualité.

# ÉPILOGUE

## Témoignages et soutiens

« Le désenclavement est plus qu'une formule d'aménagement du territoire. Pour les habitants, les entreprises, les usagers, les personnels de la SNCF, le quotidien rime avec incertitudes, aléas et mauvaises surprises avec des conditions de confort qui ne correspondent plus aux critères de 2025.

Au sein de l'association Urgence-POLT, tous les acteurs politiques, économiques, associatifs et syndicaux portent un combat pour un transport fiable, décarboné et facteur de développement social sur l'ensemble de la ligne entre Paris et Toulouse.

Les travaux de régénération en cours sont nécessaires mais ne peuvent constituer une finalité et un rattrapage abouti après des décennies d'abandon de la ligne. Nous demandons dès maintenant la définition et la mise en œuvre sans délai d'un Schéma directeur PLUS, complémentaire au schéma directeur actuel.

Les nouvelles rames « Oxygène » ont fait l'objet de trois retards, un quatrième serait un nouveau coup porté à la confiance des usagers dans les promesses des politiques.

La ligne POLT a subi les non-décisions politiques, les retards techniques, le sous-investissement. Reconnue ligne nationale structurante, les promesses doivent être suivies d'actes avec la mobilisation de moyens sur un long terme. Telles sont les attentes légitimes de tous les acteurs de la ligne POLT solidaires avec la ligne Paris-Clermont. »

**Emile-Roger LOMBERTIE, maire de Limoges,  
vice-président de l'association Urgence ligne POLT**

« Notre territoire subit les conséquences du désengagement ferroviaire de l'Etat depuis trop longtemps. La liaison entre Paris et Clermont-Ferrand, pourtant essentielle à notre vitalité économique et au quotidien de tous les Clermontois, a été négligée pendant des décennies. Aujourd'hui, il est temps de tirer un trait sur cette dégradation continue du service. Il est urgent de repenser cette ligne structurante pour qu'elle soit enfin à la hauteur des enjeux du 21<sup>e</sup> siècle.

Nous ne pouvons pas accepter que nos habitants perdent plus de trois heures — parfois davantage — pour rejoindre la capitale dans des conditions d'un autre temps. Nous ne pouvons pas accepter que nos entreprises voient leur attractivité freinée par une infrastructure obsolette. Et nous ne pouvons pas accepter que, dans un contexte d'urgence climatique, l'alternative ferroviaire soit rendue moins compétitive que la route ou l'avion.

Repenser la liaison Paris-Nevers-Clermont, ce n'est pas un luxe, c'est un impératif. C'est une condition sine qua non pour maintenir le lien avec les autres grandes régions françaises, pour garantir l'égalité d'accès aux services et pour accompagner la transition écologique. Ce combat dépasse les clivages. Il concerne l'avenir de nos enfants, de notre économie, et de tout un bassin de vie que nous refusons de voir relégué à la marge. Un sentiment que nous partageons avec tous les acteurs de la ligne POLT qui se mobilisent avec nous ce 15 avril. »

**Olivier BIANCHI, maire de Clermont-Ferrand  
et président de Clermont Auvergne Métropole**



« Legrand souhaite réaffirmer toute l'importance qu'il accorde à la question du désenclavement des territoires, enjeu structurant pour l'avenir de notre pays. Une accessibilité renforcée, notamment par le développement et la modernisation du réseau ferroviaire, est indispensable pour garantir l'équité territoriale, soutenir l'attractivité économique locale et favoriser l'inclusion sociale. Le transport, lorsqu'il est pensé de manière durable, devient en effet un levier essentiel de cohésion nationale et de transition environnementale.

Dans cette perspective, Legrand attache une attention particulière à la promotion de solutions de mobilité décarbonée, en cohérence avec ses engagements RSE\* et les objectifs climatiques nationaux et mondiaux.

Si nous saluons les actions déjà engagées par les pouvoirs publics et la SNCF, nous tenons à appeler maintenant à une accélération des efforts et au respect des engagements pris, notamment concernant la ligne POLT. »

**Société LEGRAND Limoges :**  
**Directeur Général Benoît Coquart,**  
**Direction Communication & Relations Extérieures**

« Michelin est l'une des rares entreprises du CAC 40 dont le siège social et le centre de recherche mondial se trouvent en province. Environ 10 000 personnes travaillent quotidiennement dans le bassin de Clermont-Ferrand, dont 3 000 dans la recherche, venues du monde entier.

Le désenclavement de Clermont-Ferrand et sa région est un enjeu de mobilité durable clé pour l'attractivité de notre territoire, que nous soutenons. C'est pourquoi nous sommes membres, depuis sa création en 2018, de l'association Objectif Capitales. Celle-ci regroupe et fédère l'ensemble des acteurs du territoire et œuvre pour la desserte tant ferroviaire qu'aérienne de la liaison entre Clermont-Ferrand et Paris.

Nous avons besoin de voir se concrétiser les engagements concernant la ligne ferroviaire Clermont-Nevers-Paris afin d'être connectés avec notre capitale et au-delà. La création du Parc Cataroux, un projet de revitalisation unique en Europe, initié par Michelin, ne fait que renforcer cette nécessité. »

**Florent MENEGAUX,**  
**Président du Groupe Michelin**

**TOUS**  
*d'une même*  
**VOIE!**

Impression : Print Conseil

 **IMPRIM'VERT®**

