

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS



QUI SOMMES-NOUS :

Nom de la structure :

Conseil départemental de la Nièvre

Contact :

Fabien Bazin (Président)

Adresse :

64 rue de la préfecture 58000

Nevers

Téléphone :

03 86 60 67 10 (secrétariat du Président)

Courriel :

secretariat.president@nievre.fr

Site internet :

nievre.fr

Présentation de la structure (400 caractères) :

Le département de la Nièvre se situe dans le sud-ouest de la région Bourgogne-Franche-Comté, dans le centre du pays.

Située à 2 H 00 de Clermont-Ferrand, 2 H 30 de Paris centre, 2 H 30 de Dijon, 3 H 00 de Lyon, le département abrite 205 828 habitants.

Il est la collectivité de proximité, pertinente et opérationnelle, principalement en milieu rural et représente souvent le premier partenaire local.

Le ferroviaire en Nièvre : urgence d'un sursaut national?

THEMATIQUE :

- ☐ Le financement des mobilités du quotidien par les autorités organisatrices des mobilités (AOM) dans les territoires et le financement des SERM
- ☐ Le financement des infrastructures routières
- ☒ Le financement des infrastructures et services de transport ferroviaire
- ☐ Le financement du verdissement du transport de marchandise

EN BREF : (2000 caractères)

En février dernier, le groupe SNCF annonçait un bénéfice record de près de 1,6 milliard d'euros et son intention « d'investir massivement pour le ferroviaire français ».

Ces excellents résultats financiers attestent cependant de l'intérêt toujours plus croissant des Français pour ce moyen de transport écologique.

En effet, en un an, en France, la fréquentation des TGV a augmenté de 4 % quand celle des TER a progressé de plus de 10 %.

Pourtant, dans le même temps, le sous-investissement chronique de l'État, depuis de nombreuses années, sur les lignes ferroviaires, dont il est pourtant propriétaire, menace « les petites lignes » du Morvan et du sud de l'Yonne. Autant de dessertes en sursis si des investissements ne sont pas engagés par l'État, aux côtés et en soutien du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, qui ne pourra les assumer seul.

La situation est tout aussi inacceptable sur la ligne Paris-Nevers- Clermont-Ferrand, où les retards récurrents, les suppressions de trains et les pannes à répétition sont aujourd'hui devenus la norme.

Au moment où le train s'impose comme une réponse aux enjeux de transition écologique, à la fois pour le transport voyageur comme pour le transport marchandise, qu'il contribue à un aménagement équilibré du territoire, qu'il devient indispensable au maillage et à la vitalité d'un département rural comme le nôtre, la remise à niveau, le maintien et le développement à terme de ces « petites lignes » tout comme de la ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand, doivent constituer des priorités pour l'État et la SNCF.

La Nièvre, comme l'ensemble des territoires ruraux, exige un service public du transport ferroviaire fiable, régulier et accessible, tout comme le développement du fret ferroviaire, comme en témoignent, depuis plusieurs mois, les mobilisations citoyennes régulières dans notre département et dans les départements voisins ; les Nivernais es et les Nivernais veulent voir passer les trains !

VOTRE CONTRIBUTION (10000 caractères)

Le train dans la Nièvre : dernier appel avant fermeture ?

Dans la Nièvre, comme dans d'autres départements ruraux, le rail est en train de devenir un vestige du passé. Ce n'est pas une exagération, ni une provocation, mais une réalité tangible et quotidienne. Pour les habitants du territoire, prendre le train n'est plus un réflexe, c'est une épreuve. Et pour beaucoup, ce n'est même plus une option.

Ce que nous dénonçons aujourd'hui, c'est l'aboutissement d'un lent processus de démantèlement du service ferroviaire : suppressions de lignes, retards chroniques, correspondances absurdes, abandon du fret. Ce que nous défendons, c'est un droit fondamental à la mobilité, un outil d'aménagement du territoire, un levier de développement économique et une solution incontournable à la transition écologique.

À travers ce cahier d'acteur, nous lançons, un appel solennel au ministère des Transports, au gouvernement, à la SNCF et à la Région Bourgogne-Franche-Comté : écoutez le terrain, écoutez les élus, les usagers, les associations, les entreprises. Le train est essentiel à la vie de nos territoires. Et il est urgent d'agir.

Un réseau qui dysfonctionne au quotidien

Le réseau ferroviaire de la Nièvre souffre aujourd'hui de multiples dysfonctionnements, qui se traduisent par une perte de confiance massive des usagers.

Les retards sont devenus monnaie courante, notamment sur l'axe Paris-Clermont via Nevers. En janvier 2025, certains trajets ont enregistré jusqu'à douze heures de retard. Chaque semaine ou presque, des trains sont supprimés sans solution alternative crédible. Les substitutions par autocar (bus) sont mal coordonnées, souvent inadaptées ou impraticables. La fiabilité du service n'est plus assurée et surtout pas au même prix.

La fréquence des dessertes est largement insuffisante. Sur l'axe Clamecy-Corbigny-Paris, seulement trois allers-retours quotidiens sont proposés, dont un seul au départ de Corbigny, rendant tout déplacement flexible impossible. Sur la liaison Nevers-Dijon, aucun train ne part avant 9h30 le dimanche, ce qui rend difficile les déplacements pour les travailleurs ou les étudiants. Certains horaires sont si mal calibrés qu'ils dissuadent purement et simplement l'usage du train au quotidien.

Sur l'axe Nevers-Paray-Lyon, la fréquence n'est pas non plus au rendez-vous pour une desserte convenable de la région. Rajoutant à cela les nœuds ferroviaires de Paray-Gilly, Paray-Montchanin, Paray-Chauffailles devant absolument faire partie des infrastructures à rénover urgemment.

À cela s'ajoute un autre facteur aggravant : la suppression progressive du personnel en gare et dans les dépôts. Le moindre incident met désormais de longues heures à être traité, faute de présence humaine sur le terrain. L'exemple est criant sur Paris-Nevers-Clermont, où une simple panne peut immobiliser l'ensemble de la ligne pendant plusieurs heures, faute de redondance ou de moyens de contournement.

Des menaces de fermetures sur les lignes secondaires

Plus inquiétant encore : des lignes entières sont aujourd'hui menacées de fermeture. C'est le cas de Clamecy-Corbigny, à la fois utilisée pour le transport de voyageurs et le fret. Cette ligne est suspendue à une décision budgétaire de 1,5 million d'euros, un montant dérisoire à l'échelle des investissements ferroviaires nationaux. Pourtant, elle est essentielle pour désenclaver le nord du département.

La situation est encore plus absurde lorsqu'on regarde les lignes fret. Certaines ont été rénovées dans les années 2000 pour transporter du bois ou des céréales, comme Tamnay-en-Bazois – Château-Chinon, ou Clamecy – Entrains-sur-Nohain mais aujourd'hui, elles sont fermées. Des silos connectés au réseau sont inactifs. La voie ferrée Clamecy – Beaugy, qui dessert un site agro-

industriel, l'usine SOLVAY, est en état de dégradation avancée. C'est un véritable gâchis industriel et écologique.

Un isolement croissant du territoire.

Cette défaillance du rail aggrave l'isolement du territoire. La Nièvre est aujourd'hui l'un des départements les plus mal connectés de Bourgogne. Il est par exemple impossible de relier Nevers à Clamecy — ou même à Auxerre — en train, sans correspondance complexe ou détour illogique. Les liens inter-villes, qui devraient être la base d'un maillage territorial moderne, sont brisés.

L'intermodalité est presque inexistante. Les correspondances entre trains, cars régionaux et mobilités douces (vélo, covoiturage) ne sont ni intégrées ni coordonnées, les usagers n'ayant pas l'assurance de pouvoir monter dans le train accompagnés de leur vélo. Ils peuvent de plus attendre des heures en gare avant qu'un bus ne les prenne en charge. Rajoutant à cela le fait que dans la plupart des gares du territoire, aucune solution ou presque n'est prévue pour stationner son vélo en toute sécurité pour la journée ou quelques heures. Cette absence d'une politique de transport intégrée rend toute stratégie de mobilité durable inopérante.

Un potentiel de fret inexploité

Pendant ce temps, le fret ferroviaire est laissé à l'abandon. Le Morvan produit des volumes importants de bois, notamment à destination des papeteries ou du chauffage. Les carrières autour de Corbigny, notamment les carrières de Picampoix, extraient des tonnes de granulats destinés aux travaux publics. Des silos de céréales sont implantés sur des lignes ferroviaires. Pourtant, presque tout transite aujourd'hui par la route, avec son cortège de nuisances : camions, pollution, bruit, usure des routes, donc un coût supplémentaire pour les collectivités et donc pour les habitants.

Le fret ferroviaire peut être rentable, et peut permettre de mutualiser les infrastructures avec le trafic voyageurs. Il existe une réelle opportunité de relancer une politique industrielle et logistique autour du rail dans notre département déjà fortement impacté par la désindustrialisation. Mais faute de volonté politique, aucune plateforme multimodale n'est développée dans la Nièvre, et les entreprises ne sont pas incitées à utiliser le train.

Des solutions concrètes, peu coûteuses et rapidement déployables

Les solutions ne manquent pas. Elles ne nécessitent pas des milliards, mais de la volonté, de la coordination et du courage politique.

1. Renforcer les fréquences : offrir des trajets réguliers et adaptés aux usages quotidiens. La ligne Clamecy-Corbigny pourrait passer à trois allers-retours sans coût majeur. Un cadencement régulier sur les lignes de l'étoile de Nevers est possible.

2. Moderniser les infrastructures : électrification ciblée (Nevers-Dijon, Auxerre-Laroche-Migennes), installation de systèmes de signalisation modernes, création de dispositifs de dépassement pour fluidifier le trafic en cas d'incident.
3. Relancer le fret : rénovation des lignes fret existantes, création de plateformes multimodales, incitations fiscales pour les industriels qui choisissent le rail.
4. Réconcilier train et tourisme : tarification attractive pour les touristes (exemple : billet TER à 1 € comme en Occitanie), offres spécifiques pour les visiteurs étrangers, meilleure desserte des sites naturels du Morvan par bus connecté au rail.

Un combat pour l'égalité territoriale et la transition écologique

La question ferroviaire dans la Nièvre n'est pas un simple enjeu de transport. Elle cristallise des inégalités profondes entre les territoires. Elle révèle le fossé grandissant entre la France des métropoles connectées et celle des zones rurales que l'on prive progressivement de leurs moyens de déplacement.

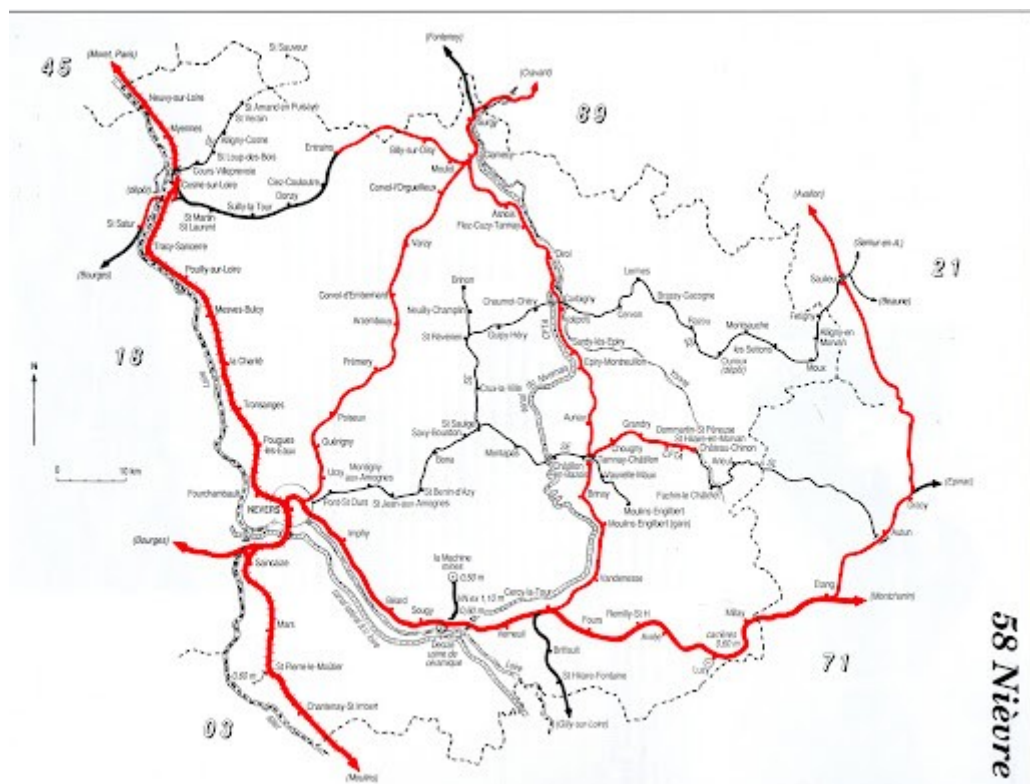
Elle est aussi, fondamentalement, une question écologique. Comment parler de transition énergétique sérieusement si l'on continue de fermer des lignes ferroviaires pour laisser la route absorber la totalité du trafic ? Comment prétendre réduire les émissions de gaz à effet de serre si on ne donne pas aux citoyens d'alternative crédible à leur voiture ?

Un appel à la mobilisation et au dialogue

Nous demandons que la SNCF assume ses responsabilités dans la dégradation du service et dans l'optimisation de l'offre. Nous appelons également l'État à porter la voix des territoires oubliés et à agir urgemment.

Mais au-delà des institutions, nous en appelons à la société civile. À tous les citoyens de la Nièvre, mais aussi d'ailleurs, qui croient à l'avenir du rail. À celles et ceux qui refusent que l'on abandonne nos campagnes. À celles et ceux qui croient qu'un pays ne peut pas être durable sans des territoires vivants et reliés.

Des rassemblements, des manifestations ont déjà eu lieu, y compris à bord de TER, y compris par la mobilisation importante d'élus des territoires concernés car nous ne résignons pas.



Il est encore temps d'agir

Le ferroviaire dans la Nièvre n'est pas un vestige du passé, mais un levier d'avenir. Il incarne une réponse concrète aux défis de la transition écologique, du désenclavement territorial et de la cohésion sociale. Pour qu'il retrouve toute sa place, il faut une volonté politique forte, des investissements ciblés, et surtout une mobilisation collective.

Face à une gouvernance fragmentée, entre la SNCF, la Région et l'État, la mobilisation locale et la constitution d'un rapport de force sont essentielles pour peser sur les décisions à venir et de faire entendre la voix des territoires. Maintenir les lignes ne suffit plus : il faut les faire revivre, les renforcer, les adapter aux besoins d'aujourd'hui. Refuser la résignation, c'est déjà commencer à reconstruire. Le train est un bien commun : défendons-le, relançons-le, et faisons-en un pilier du renouveau de la Nièvre.

L'État, propriétaire des voies ferrées, et la SNCF doivent pour les « dessertes fines du territoire » du Morvan et du Sud de l'Yonne prendre leur responsabilité en venant en soutien au Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté, afin que les investissements, sur les « petites lignes », évalués à près de 500 millions sur l'ensemble de la région, puissent être engagés dès à présent et que les lignes ferroviaires menacées de remplacement par des autocars soient maintenues et pérennisées.

L'État doit également s'engager fermement et dès à présent pour améliorer les conditions de transport des usages pour la ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand ; et cela en attendant l'arrivée des rames Oxygène prévue pour 2027.

Par ailleurs, les investissements sur cette ligne doivent être poursuivis et amplifiés dans la durée, un calendrier précis et des engagements fermes doivent être pris afin de garantir à l'avenir un service fiable, régulier et de qualité.