



Synthèse des propositions et revendications de Lignes à Défendre (LAD)

Le maintien et la régénération des lignes TER en Bourgogne nord sont au cœur d'une politique ambitieuse de transition écologique, de desserte des territoires ruraux et de justice sociale.

Il est de la responsabilité de l'État de garantir l'égalité d'accès à la mobilité sur tout le territoire. Il est de la responsabilité de la Région de défendre concrètement les lignes dont elle a la charge en matière d'exploitation. Il s'agit pour l'Etat de financer les infrastructures et pour la Région de les exploiter avec un niveau de qualité qui permet un mode de transport du quotidien et une réelle alternative à la voiture.

Nous demandons une stratégie et un budget, ainsi qu'une vraie considération des usagers et des usagères.

I. Présentation des lignes TER Bourgogne nord

Les lignes Avallon et Clamecy/Corbigny permettent de desservir les territoires du haut Nivernais et du sud de l'Yonne vers Paris.

A. Historique

4 juillet 1870 : Mise en service de la ligne Auxerre – Clamecy en voie unique par la Compagnie du PLM.

20 octobre 1873 : Mise en service de la ligne Cravant-Bazarnes – Avallon en voie unique.

1890 : Mise à double voie de la section Cravant-Bazarnes – Clamecy.

1943–1944 : Dépose de la deuxième voie sur l'ensemble de la ligne pendant la Seconde Guerre mondiale, initialement pour le compte des Allemands, puis pour la SNCF afin de reconstruire d'autres lignes du réseau.

Depuis la fin des années 1990 :

- Diminution du nombre de trains quotidiens, allongement des temps de parcours, augmentation des correspondances
- Des travaux limités pour sécuriser la voie et maintenir une vitesse d'exploitation minimale, sans investissements majeurs.
- Quasi-disparition du fret régulier.



B. Fonctionnement

Les deux tronçons au sud de Cravant (vers Clamecy–Corbigny à l'ouest et vers Avallon au sud-est) fonctionnent sur une voie unique, c'est-à-dire qu'une seule voie ferrée dessert les deux sens de circulation (aller et retour).

Les croisements ne sont possibles que dans certaines gares équipées (Clamecy, Avallon).

Par ailleurs, la voie n'est pas électrifiée : n'y circulent que des trains diesels ou des bimodes.

La voie unique a un certain nombre de conséquences négatives sur la qualité de service :

- Capacité limitée : un seul train peut circuler entre deux points de croisement (souvent très éloignés)
- Très forte dépendance à la régularité : le moindre retard peut perturber toute la ligne
- Risque élevé de suppression ou d'interruption en cas de travaux ou d'incident

II. L'état des lieux : une dégradation préoccupante de l'état des lignes

A. Des infrastructures vieillissantes

- La section Corbigny–Clamecy est aujourd'hui menacée de fermeture du fait d'une vitesse ramenée à 40 km/h, conséquence directe de l'absence d'investissements réguliers dans la régénération de la voie. A la sortie de Clamecy en direction de Corbigny, le train roule à 10km sur près d'un km du fait d'un pont endommagé.
-
- Les lignes Avallon–Auxerre et Clamecy–Auxerre présentent également des signes de vétusté (ralentissements, défaillances techniques fréquentes).

B. Une exploitation dégradée

- Trains bondés aux heures de pointe, week-ends et vacances, trajets en cars de substitution non adaptés, suppressions fréquentes pour cause de matériel indisponible, retards chroniques, correspondances manquées.
- Horaires mal conçus ou incohérents avec les besoins réels : trajets allongés inutilement (parfois +1h), ruptures de parcours dans des gares sans services (Cravant), information tardive ou absente lors des travaux.
- Absence de cadencement lisible, ce qui rend impossible l'adoption du train comme alternative sérieuse à la voiture, en particulier pour les déplacements quotidiens (travail, études, santé...).



- Des travaux qui bloquent régulièrement une partie de la circulation ferroviaire et entraînent des suppressions de trains, sans solution de remplacement digne de ce nom.

III. Les risques

- Le tronçon Corbigny–Clamecy est déjà en phase de ralentissement avancé du fait d'un affaissement de voie. À défaut d'investissements urgents (1,4 million d'euros pour stabiliser la voie), sa fermeture de fait est imminente.
- Le report massif sur le car (remplacements fréquents depuis Auxerre) dégrade la qualité de service, exclut de nombreux publics (personnes à mobilité réduite, jeunes enfants, cyclistes), et fait perdre confiance dans le réseau.
- L'incohérence entre les calendriers de travaux sur les différents tronçons condamne les usagers à des trajets impossibles.
- Le report sur la voiture individuelle s'intensifie, faute d'offre ferroviaire fiable et continue. Ce basculement accroît la dépendance à l'automobile dans une zone rurale déjà mal desservie, renforce les inégalités d'accès à la mobilité et alourdit le bilan carbone des déplacements quotidiens. À contre-courant des objectifs climatiques, cette tendance fragilise encore davantage les territoires périphériques, en creusant l'écart entre les métropoles et les campagnes.

Pourtant la fermeture de lignes rurales n'est pas une fatalité. C'est une conséquence directe du sous-financement chronique et d'un abandon progressif des responsabilités publiques par l'État et la Région.

IV. La mobilisation

- Création du collectif LAD en octobre 2024 après un énième incident sur la ligne.
- Près de 700 personnes sur les réseaux sociaux, plus d'un millier lors de manifestations à Clamecy, Avallon, Corbigny.
- Plus de 6 000 signatures à la pétition.
- Soutiens multiples d'associations locales et nationales : FAUV, FNAUT, comités de ligne, Train de Vie.
- Adoption de motions de soutien par de nombreuses collectivités.

V. Propositions

A. Centraliser les responsabilités et dégager des moyens financiers massifs

L'État doit reprendre pleinement son rôle dans le financement de l'infrastructure ferroviaire, y compris pour les lignes de desserte fine du territoire.

- La compétence de gestion et de financement de l'infrastructure est nationale : il est inefficace et injuste de la déléguer partiellement aux Régions, sans moyens suffisants.



- Les tergiversations budgétaires entre l'État et les Régions ralentissent les décisions et aggravent la dégradation.

Un budget national dédié d'au moins 1,5 milliard d'euros par an doit être alloué à la régénération, l'entretien et le développement des lignes secondaires.

· Ce montant correspond à celui que devait rapporter l'Ecotaxe poids lourds : nous demandons sa mise en œuvre immédiate.

· Il est aussi possible de financer ce plan par une taxe sur le carburant aéronautique, aujourd'hui totalement exonéré de fiscalité.

L'Etat et la Région Bourgogne-Franche-Comté doivent débloquer sans délai les 1,4 million d'euros nécessaires pour stabiliser la voie entre Corbigny et Clamecy.

B. Offrir un service attractif, cohérent et régulier

- Expérimentation d'un cadencement avec un aller-retour toutes les 2h sur les deux lignes.
 - Le CEREMA démontre qu'un tel cadencement, même à coût constant, entraîne une hausse significative de fréquentation.
 - Cette régularité est indispensable pour regagner la confiance des usagers et rendre crédible le train comme alternative à la voiture.
- Horaires fiables, cohérents, pensés avec les usagères et usagers, en train !
 - Mise en place d'une concertation annuelle avec des représentant·es des usagers pour adapter les horaires aux besoins réels : lycéen·nes, étudiant·es, patients, actifs, touristes. Obligation d'assurer des correspondances à Laroche-Migennes, limitation stricte de la durée totale de trajet à 3h maximum. Communication transparente sur les périodes de travaux, dès la planification.
 - Aucune substitution par des cars : l'intégralité des trajets doit être assurée par des trains, pour des raisons d'accessibilité, de confort, de ponctualité et de respect de l'environnement.
- Renforcement de la capacité des rames et de la qualité de service.
 - Augmentation de la capacité aux heures de pointe et en période de forte affluence. Maintenance renforcée pour limiter les pannes.
 - Amélioration de la propreté, des services à bord et de l'indemnisation en cas de problème (retards, correspondances ratées, absence de place assise).
- Augmentation du parc de matériel roulant, d'autant plus insuffisant que des rames ont été envoyées sur Dijon.
- Aménagement de parkings sécurisés en gare