



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Desserte de la Nièvre par la SNCF

Question orale n° 111

Texte de la question

Mme Perrine Goulet attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les transports ferroviaires vers la Nièvre et plus particulièrement, la desserte de Nevers. Le département de la Nièvre se trouve à équidistance entre Paris et Lyon, ce qui devrait constituer un atout majeur pour ce territoire durement touché entre autres par la désindustrialisation et la désertification médicale. De nombreux retards en matière de transport ont été accumulés, à l'image du doublement de la nationale 7 qui devait être achevé en l'an 2000 selon la volonté de Pierre Bérégovoy et qui sera finalisé avec 20 ans de retard. De nombreux Nivernais travaillent sur la région parisienne, soit ponctuellement, soit quotidiennement. Aujourd'hui, une majorité préfère prendre sa voiture, plutôt que les transports en commun, vu les difficultés qu'ils rencontrent. Sa question porte sur deux domaines. En 2008, un projet de doublement de la ligne à grande vitesse Paris-Lyon a été amorcé, dénommé POCL (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon). Il visait à doubler le réseau ferroviaire entre Paris et Lyon et permettre ainsi une liaison entre Nevers et Paris en 50 minutes et entre Nevers et Lyon en 1heure15 au lieu des 2 et 3 heures actuellement nécessaires. Après 8 ans d'études de faisabilité et de concertation, les élus des territoires de Bourgogne, de la région Centre et d'Auvergne réunis au sein d'un comité de pilotage se sont prononcés pour le tracé médian desservant la Nièvre. Ce tracé, le moins coûteux, avec un investissement évalué à 13 milliards d'euros a également recueilli le soutien de Réseau ferré de France pour sa pertinence et son schéma économique. Le projet en est actuellement à l'enquête d'utilité publique. Cependant, les dernières annonces de Mme la ministre en matière de desserte de ligne à grande vitesse font planer sur ce projet une incertitude préjudiciable au développement des territoires concernés. En attendant, le département de la Nièvre est aujourd'hui desservi par le réseau TER et Intercités. Or, en 2015, la commission Duron préconisait la suppression de certains trains afin d'éviter les doublons en matière de moyen de transport et le transfert de certaines cadences du réseau Intercités vers le réseau TER. Ainsi, depuis plusieurs années, le dernier train quittant Paris à 21 heures a été supprimé ce qui a pénalisé nombre de Nivernais se déplaçant pour leur activité professionnelle. Enfin la ligne Nevers-Paris est la seule ligne de Bourgogne Franche-Comté à ne pas bénéficier des avantages liés aux abonnements régionaux, ce qui constitue une véritable inégalité et incite les citoyens soit à se déplacer en voiture, réalité qui va à l'encontre de notre politique environnementale, soit à déménager sur l'agglomération parisienne ou lyonnaise. En 2018, la gestion de la ligne Paris-Montargis-Nevers devrait être transférée à la région voisine du Centre-Val de Loire et donc quitter le giron de la région administrative de Mme la députée. Le développement de la ligne Paris-Nevers s'avère donc essentiel. La suppression envisagée de certains trajets constitue donc un véritable danger pour le territoire et risquerait de mettre à mal tous les efforts déployés par les collectivités pour répondre aux problématiques économiques spécifiques et aux besoins des Nivernais. Dans ce contexte d'incertitudes qui conditionne tous les efforts menés sur le territoire, elle lui demande de l'éclairer sur les décisions à venir concernant l'avenir de la ligne à grande vitesse dite POCL. Elle lui demande également si elle peut lui indiquer quels moyens seront mis à disposition par l'État pour permettre un passage de relais aux collectivités régionales dans de bonnes conditions et surtout l'assurer du maintien des lignes desservant Nevers.

Texte de la réponse

DESSERTE DE NEVERS PAR LA SNCF

Mme la présidente. La parole est à Mme Perrine Goulet, pour exposer sa question, n° 111, relative à la desserte de Nevers par la SNCF.

Mme Perrine Goulet. Madame la ministre chargée des transports, le département de la Nièvre, dont je suis l'une des élues, se trouve à équidistance de Paris et de Lyon, ce qui devrait constituer un atout majeur pour ce territoire durement touché, entre autres, par la désindustrialisation et la désertification médicale. Or tel n'est pas le cas : nous avons accumulé de nombreux retards en matière de transports. Ainsi, le doublement de la nationale 7, qui devait être achevé en l'an 2000, conformément au souhait de Pierre Bérégovoy, sera achevé, si tout se passe bien, avec vingt ans de retard. De nombreux Nivernais travaillent en région parisienne, soit ponctuellement, soit quotidiennement. Aujourd'hui, en raison d'une desserte ferroviaire inadaptée, une majorité d'entre eux préfère prendre la voiture plutôt que les transports en commun.

En 2008, un projet dénommé POCL – Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon – a été amorcé. Il visait à doubler le réseau ferroviaire entre Paris et Lyon, et ainsi de relier Nevers et Paris en cinquante minutes, et Nevers et Lyon en une heure quinze, au lieu des deux ou trois heures actuellement nécessaires. Après huit ans d'études de faisabilité et de concertations, les élus des régions Bourgogne, Centre et Auvergne, réunis au sein d'un comité de pilotage, se sont prononcés pour un tracé médian desservant la Nièvre. Ce tracé, le moins coûteux, avec un investissement évalué à 13 milliards d'euros, a également recueilli le soutien de Réseau ferré de France, pour sa pertinence et son schéma économique. Le projet en est actuellement au stade de l'enquête d'utilité publique. Cependant, les dernières annonces en matière de desserte par les lignes à grande vitesse font planer sur ce projet une incertitude préjudiciable au développement des territoires concernés.

En attendant, le territoire de la Nièvre est aujourd'hui desservi par les réseaux TER – transport express régional – et Intercités. Or, en 2015, la commission Duron a préconisé la suppression de certains trains afin d'éviter les doublons en matière de moyens de transport et le transfert de certaines cadences du réseau Intercités vers le réseau TER. Dès lors, il y a plusieurs années, le dernier train de la journée, qui quittait Paris à vingt et une heures, a été supprimé, ce qui pénalise de nombreux Nivernais qui se rendent à Paris pour leur activité professionnelle, le dernier train partant désormais de la gare de Paris-Bercy à dix-neuf heures. Enfin, la ligne Nevers-Paris est la seule ligne de Bourgogne-Franche-Comté à ne pas bénéficier des avantages liés aux abonnements régionaux, ce qui constitue une véritable inégalité et incite nos concitoyens soit, comme je l'ai déjà indiqué, à se déplacer en voiture – ce qui va à l'encontre de notre politique environnementale – soit à déménager vers les agglomérations parisienne ou lyonnaise.

En 2018, la gestion de la ligne Paris-Montargis-Nevers devrait être transférée à la région voisine du Centre-Val de Loire et donc quitter le giron de notre région administrative. Le développement de la ligne Paris-Nevers s'avère donc essentiel. La suppression envisagée de certains trajets constitue un véritable danger pour notre territoire et risque de mettre à mal tous les efforts déployés par les collectivités pour répondre aux problématiques économiques spécifiques et aux besoins des Nivernais.

Madame la ministre, dans ce contexte incertain, pouvez-vous nous éclairer sur les décisions à venir concernant l'avenir de la ligne à grande vitesse POCL ? Elles conditionnent tous les efforts que nous menons sur notre territoire. D'autre part, pouvez-vous nous indiquer quels moyens seront mis à disposition par l'État pour permettre un passage de relais aux collectivités régionales dans de bonnes conditions et surtout pour assurer le maintien des lignes desservant Nevers ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Madame Goulet, le projet Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle de plus de 500 kilomètres desservant les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire et Île-de-France, en

doublément de la ligne actuelle Paris-Lyon. Il vise à répondre à la saturation, à terme, de cette ligne et au besoin d'amélioration de la desserte des territoires du centre de la France, dont la Nièvre.

À ce stade des évaluations, le coût du projet complet est estimé à plus de 13 milliards d'euros. Cependant, du débat public mené en 2011 n'a émergé aucun consensus départageant les scénarios ouest et médian pour la poursuite du projet de ligne à grande vitesse POCL. Dans ces conditions, il a été décidé, au début du mois de juillet 2015, de poursuivre les études sur les parties communes aux deux scénarios, au nord et au sud, ainsi que sur le raccordement à Paris et Lyon, et de reprendre la concertation sur le choix d'un scénario de phasage pour le secteur central du projet.

Plus globalement, l'avancement du projet POCL doit être replacé dans le contexte de la réflexion sur la planification des grands projets d'infrastructures afin de répondre aux besoins prioritaires des Français en matière de mobilité dans le cadre d'un modèle soutenable. Le Conseil d'orientation des infrastructures me remettra son rapport à ce sujet cette semaine. Les conclusions de la démarche feront l'objet d'un projet de loi de programmation des infrastructures, qui sera présenté et débattu au Parlement au cours du premier semestre 2018. Ce sera l'occasion d'arrêter les perspectives pour le projet POCL.

En tout état de cause, la desserte des territoires bénéficiera, à terme, des projets d'amélioration des infrastructures et des matériels existants, notamment sur les lignes Paris-Nevers et Paris-Clermont-Ferrand, qui assurent aujourd'hui l'essentiel de la desserte ferroviaire du Nivernais. Exploitée jusqu'alors par Intercités sous le contrôle de l'État, la ligne Paris-Nevers a été effectivement reprise le 1er janvier 2018 par la région Centre-Val de Loire, qui en est donc désormais l'autorité organisatrice. En échange de cette reprise, l'État contribue, auprès de la région, à la compensation du déficit d'exploitation de la ligne et finance le renouvellement du matériel roulant, qui devrait intervenir dans les prochaines années.

Mme la présidente. La parole est à Mme Perrine Goulet.

Mme Perrine Goulet. Madame la ministre, je vous remercie de ces informations. J'appelle toutefois votre attention, en me référant à l'intervention de l'oratrice précédente, sur la nécessité de vous pencher sur la ligne Paris-Nevers-Clermont-Ferrand, dont l'engorgement ne nous permet pas de nous développer. Il faut vraiment que le Gouvernement prenne un engagement fort à cet égard.

Données clés

Auteur : [Mme Perrine Goulet](#)

Circonscription : Nièvre (1^{re} circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 111

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 janvier 2018](#)

Réponse publiée le : 31 janvier 2018, page 582

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [23 janvier 2018](#)