

# La ligne Clamecy – Cosne

*Paragraphe extrait des*

*“Actes du colloque 'Les chemins de fer en Nivernais' – Les amis du Vieux Guérigny – Centre d'étude de la métallurgie Nivernaise”*

## Historique

Cette ligne par Entrains et Donzy a été inaugurée le 1er juin 1893, étant ainsi la dernière ligne ouverte par le P.L.M. en Nivernais. Sa vocation était avant tout stratégique. En effet elle constituait un maillon de l'itinéraire qui d'Issoudun à Laroche-Migennes reliait les radiales Paris - Toulouse et Paris - Lyon.

Le projet, apparu sous le n° 24 dans le plan Freycinet (Loi du 17 juillet 1879), fut déclaré d'utilité publique le 22 août 1881 et concédé 5 ans plus tard au P.L.M. Celui-ci exploitait donc l'ensemble du tronçon Laroche - Cosne ; le tronçon Cosne - Bourges - Issoudun par Saint-Florent-du-Cher appartenant quant à lui à la compagnie P.O. (Paris - Orléans).

## La ligne

L'équipement de la ligne fut dès ses origines à la hauteur des ambitions : double voie avec bloc sémaphorique, avec ses pentes maximales de dix millimètres par mètre de part et d'autre du faite situé à Etais-la-Sauvin, qui est par ailleurs la seule localité icaunaise de la ligne. Un raccordement direct à la ligne de Bourges au sud de Cosne, également à double voie permettait d'éviter le rebroussement en gare et desservait le parc militaire.

## La desserte et la traction

Le trafic voyageurs "civil" demeura peu fourni tout au long de sa carrière : deux allers retours omnibus et un train mixte voyageur-fret entre Clamecy et Cosne, dans des temps de parcours s'échelonnant de 1 h 55 à 2 h 35 en 1914, et de 1 h 30 à 3 h (pour le train mixte) à l'été 1936. Ils étaient assurés par des locomotives de type 120 et 030 Bourbonnais de Clamecy et Nevers, puis, après la guerre, 230 A et C de Nevers, 140 E et K de Montargis et enfin 232 BT de Clamecy et 232 AT de Laroche. L'échange des locomotives entre le P.L.M. et le P.O. avait lieu à Cosne (pour certains trains qui continuaient sur Bourges). Sitôt constituée, la S.N.C.F. transféra le service voyageur sur route à l'aide d'autocars le 15 mai 1938. Cependant du début de la seconde guerre mondiale à octobre 1947 des trains de voyageurs y circulèrent périodiquement.

## Le rôle militaire

Le trafic militaire fut, au contraire du précédent, beaucoup plus importants lors des deux guerres mondiales. Des trains de réservistes on rallié Toulouse et Bordeaux à Troyes via Cosne et Clamecy du 5 au 19 août 1914, de même que les trains de ravitaillement des armées américaines entre Saint-Nazaire et Saint-Dizier en 1917. La demande étant encore plus importante en 1939-1940, 80 machines affectées à Laroche reliaient Laroche à Cosne et fréquentaient son dépôt-relais, établi en septembre 1939, disposant d'un pont tournant de 23 mètres. Mais après la suppression de deux mouvements voyageurs, la seconde voie fut déposée en 1943 à titre de récupération de matériel. La ligne continua toutefois d'acheminer du matériel militaire. C'est pourquoi les résistants l'interrompirent à de nombreuses reprises...

## Après les hostilités

A la libération, le raccordement militaire de Cosne, qui permettait l'accès direct à la ligne de Bourges, fut abandonné. A la fin de l'été 1947, les autocars s'installèrent définitivement sur la relation. La section Entrains - Cosne a été fermée le 18 mai 1952 puis déclassée le 26 juillet 1969, provoquant sa dépose.

Les 25,5 kilomètres entre Clamecy et Entrains, affermés à la C.F.T.A. (Chemins de Fer et Transports Automobiles) le 1er janvier 1977, sont toujours desservis en fret. Aujourd'hui la desserte est assurée par les BB 4800 C.F.T.A. du dépôt de Clamecy et tirent une trentaine de trains complets par an issus des silos d'Entrains et d'Etats.

## Pour conclure

L'avenir des branches restantes de l'étoile de Clamecy reste bien incertain. Le tout dépendra de la Région Bourgogne pour les services voyageurs, des collectivités locales pour relancer les activités fret et tourisme, et des besoins de la S.N.C.F....

## Bibliographie

F.Banaudo, Trains Oubliés Volume 2. Le P.L.M.  
Les archives de la Société Scientifique et Artistique de Clamecy.  
Louis Maestro, Le Chemin de Fer dans la Nièvre  
La Vie du Rail  
Le Journal du Centre  
Renseignements obtenus par Rail Vaux d'Yonne auprès de C.F.T.A.