

# Trains : quatre mois d'arrêt entre Niort et Parthenay

C'est parti pour quatre mois de travaux sur la voie ferrée entre Niort et Parthenay, sauvée de justesse. Mais l'incertitude demeure sur la suite.

**A** partir de ce mois de janvier et jusqu'à la fin avril, plus aucun train ne circulera sur la voie ferrée entre Niort et Parthenay. Des trains de marchandises, rappelons-le, puisque le trafic voyageurs a cessé en 1980. La circulation est interrompue pour cause de réfection des voies. « Elle sera rétablie début mai », assure le service communication de SNCF Réseau.

Cette portion de voie avait déjà fait l'objet d'une première tranche de travaux entre avril et juin 2018. « Là, il s'agissait de travaux d'urgence. » Cette deuxième et dernière étape entend « pérenniser » l'installation par des travaux plus lourds. Une « pérennisation » pas très pérenne cependant car « on estime avec ces travaux que la voie sera exploitable, sûr, pendant dix ans ». Dix ans donc seulement. « C'est une question de coût. »

Les travaux visent à remplacer 17.000 traverses (qui restent en bois), 21 km de rails, 85.000 attaches, ajouter 15.000 tonnes de ballast et graisser 1.000 joints de rails... « La voie était en très mauvais état. Le risque, c'était que les trains déraillent. » Si les trains de marchandises roulent moins vite que les trains de voyageurs, ils sont en revanche beaucoup plus lourds et nécessitent une



La première phase de travaux entre Niort et Parthenay s'est déroulée entre avril et juin 2018.

(Photo archives NR, Jean-André Boutier)

grande stabilité. Par précaution, compte tenu de l'état, des limitations de vitesse avaient été instaurées, jusqu'à 10 km/h seulement à un endroit sur 700 mètres. Début mai, les trains devraient pouvoir de nouveau circuler à une vitesse normale « entre 40 et 60 km/h selon les endroits ».

## Trois passages à niveau fermés

D'ici là, les riverains de la ligne de chemin de fer devront prendre leur mal en patience. « Malgré toutes les mesures prises, le chantier sera généra-

teur de perturbations », prévient SNCF Réseau. L'heure est actuellement à l'installation et aux travaux préparatoires. Une « base de vie » et un site de stockage sont installés à Cherveux. Les travaux devraient commencer pour de bon à partir du 21 janvier. Trois passages à niveau seront fermés le temps de l'intervention. Ce sera le cas de celui de Saint-Christophe-sur-Roc à partir du 11 février. Les deux autres, situés à Echiré, seront concernés à partir du 18 février, de façon alternée, de sorte que l'un des deux reste toujours ouvert.

## Terminus à Parthenay ?

Théoriquement donc, début mai, les trains devraient pouvoir de nouveau circuler dans de bonnes conditions de Niort à Parthenay, alors que la ligne était menacée de fermeture pure et simple il y a tout juste un an. Essentiel pour les deux plus importantes entreprises utilisatrices, les engrais Amalitis à Parthenay et les carrières Kléber-Moreau de Mazières-en-Gâtine qui ont d'ailleurs pris part au financement des travaux (1). Mais les trains devraient-ils toujours s'arrêter à Parthenay ? La portion de voie qui suit, de Parthenay à Saint-Varent, est fermée depuis 2015, jugée en trop mauvais état alors que celle dans le prolongement, de Saint-Varent à Thouars, est bien en fonctionnement.

La Région Nouvelle-Aquitaine estime avoir investi 4,18 millions d'euros pour la rénovation de la totalité de la ligne Niort-Thouars (lire par ailleurs), là où SNCF Réseau indique que « toute l'enveloppe est consommée pour la seule partie Niort-Parthenay ». Le bras de fer entre les deux est donc loin d'être terminé.

Hélène Échasseriaud

(1) Région 49,2 %, Etat 35 %, SNCF Réseau 14,2 %, carrières Kléber-Moreau 1,4 % et entreprise Amalitis 0,2 %.

## ●●● Imbroglie total sur le financement

La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Réseau semblaient d'accord. Elles avaient validé un communiqué commun pour présenter les travaux en cours sur la voie ferrée entre Niort et Parthenay. Mais interrogées sur la suite entre Parthenay et Saint-Varent, surprise ! La réponse diverge, et pas qu'un peu.

Pour la Région, il est entendu que sa participation à hauteur de 49,2 %, soit 4,18 M€ dans le projet à 8,5 M€, est destinée à la rénovation totale de la ligne. « Nous avons voté une délibération pour la remise en état de toute la ligne entre Niort-Parthenay-Thouars. C'est celle qui fait foi dans la décision de la Région », répète Renaud Lagrave, vice-président de la Région, agacé. « Cela a été validé par l'État. Cette ligne fait partie du

Corridor Atlantique qui doit relier le sud et le nord de l'Europe. »

Pour SNCF Réseau, en revanche : « Toute l'enveloppe des 8,5 millions d'euros sera consommée pour Niort-Parthenay ». Autrement dit, il ne reste plus rien pour la remise en état de la suite de la ligne...

Pour comprendre cet imbroglie, il faut remonter à 2016. SNCF Réseau présente un devis de 8,5 millions d'euros pour réaliser l'étude et les travaux de remise en état de toute la ligne Niort-Thouars. Une convention de financement est signée. Mais il y a un an, en janvier 2018, SNCF Réseau revoit son estimation très à la hausse. Les 8,5 millions prévus pour toute la ligne Niort-Thouars ne permettraient finalement de payer que les travaux du tron-

çon Niort-Parthenay. Elle annonce aussi que cette partie est en si mauvais état qu'elle la fermera dans les quatre mois, sauf intervention d'urgence. Une première phase de travaux sera lancée rapidement sur cette partie, qui vont donc s'achever avec la deuxième phase actuelle. Mais, visiblement, aucun nouvel accord écrit n'est intervenu entre la Région et SNCF Réseau en amont.

Si bien que la Région ne veut plus entendre parler d'un nouvel investissement pour le tronçon suivant Parthenay-Saint-Varent, le considérant inclus dans son enveloppe. Alors que SNCF Réseau prépare une nouvelle facture. « L'étude sur les travaux de remise en état de la partie Parthenay-Saint-Varent fermée en 2015 est terminée, indique SNCF Réseau. D'ici fin

janvier, on doit pouvoir annoncer un coût. Il faudra ensuite faire un tour de table et trouver des financeurs. » Pas gagné. La Région n'a pas l'intention de remettre la main au porte-monnaie. « Notre enveloppe budgétaire, c'est TTC. Nous, nous avons pris nos responsabilités. Nous avons déjà fini par prendre la part prévue par le conseil départemental... », rappelle Renaud Lagrave, faisant allusion à la non-participation du Département des Deux-Sèvres. Pas sûr qu'il soit plus engagé dans un nouveau tronçon. L'État et SNCF Réseau pourraient-ils assumer la totalité de la charge financière ? Un nouvel épisode s'annonce dans le feuilleton riche en rebondissements de cette voie ferrée.