

Niort-Parthenay, la ligne de fret qui économise 11.500 camions

Après un tour de table financier laborieux et de très lourds travaux, cette ligne stratégique vient de rouvrir. Pour le tronçon Parthenay-Thouars, rien n'est réglé.

Onze-mille cinq cents camions supplémentaires circuleront chaque année sur les routes sans la ligne de fret Niort-Parthenay. Une ligne stratégique dont on a fêté hier la réouverture mais qui vieillissante et en fin de vie, aurait pu disparaître. Son sauvetage n'a pas été une mince affaire : « Il a été difficile de boucler le tour de table financier », a rappelé hier la préfète Isabelle David sur le site des Carrières Kléber-Moreau à Mazières-en-Gâtine. Grâce à cette ligne, Kléber-Moreau expédie à lui seul 300.000 tonnes de marchandises par an. Sans le ferroviaire, certains clients seraient perdus : « Nous avons depuis longtemps misé sur le fret pour le transport longue distance », souligne le président du groupe, Jean-Claude Pouxviel.

Dix-neuf kilomètres de rails à changer

En 2018, des travaux ont été opérés en urgence. De janvier à mai 2019, il a fallu carrément fermer la ligne pour des travaux plus lourds : dix-neuf kilomètres rails à changer. Mais avant d'en arriver là, il n'a pas été facile de trancher qui paierait quoi. Ce dossier a été un



Hier, les financeurs du projet ont salué la réouverture de la ligne. « Nous avons depuis longtemps misé sur le fret pour le transport à longue distance », explique Jean-Claude Pouxviel, président des Carrières Kléber-Moreau à Mazières-en-Gâtine (à droite sur la photo).

des tout premiers trouvés sur son bureau par Renaud Lagrave, vice-président de Région, début 2016 : « Cette ligne, j'en ai entendu parler dès mon arrivée... »

Un accord a finalement été trouvé. La Région apporte le gros des 8,5M€ (50 %), l'État

35 %, le solde étant versé par SNCF Réseaux et les deux entreprises utilisatrices, Kléber-Moreau et le Parthenaisien Amaltis, spécialiste des engrais. Sollicité, le Département des Deux-Sèvres s'est refusé à mettre la main à la poche. Il le fera si la Nouvelle-Aquitaine

respecte les engagements pris par l'ex-Poitou-Charentes, rétorque son président, Gilbert Favreau : financer 41 % des investissements sur les routes des Deux-Sèvres. Sinon, pas question d'aider à financer le train, ce qui ne relève pas d'eux des compétences obliga-

toires d'un Département. Renaud Lagrave a de ce point de vue été clair hier matin. Lui croit au fret : « La Région n'investit plus que dans le ferroviaire et plus du tout sur les routes. » Le Département a tout de même mis de côté 1,46 M€ au cas où le conflit se débloquerait. Cette réserve pourrait être utile pour la suite. Car la rénovation n'est pas finie : le tronçon Parthenay-Thouars reste fermé. Les travaux ayant coûté plus cher que prévu, tout l'argent est passé dans les 43 kilomètres du tronçon Niort-Parthenay.

« Travailler très vite »

De nouvelles études vont être lancées. Un nouveau tour de table aura lieu. « J'espère qu'on arrivera à trouver un accord qui satisfasse tout le monde », veut croire Jean-Luc Gary, directeur territorial de SNCF Réseaux. Renaud Lagrave presse le mouvement : « Il faut travailler très vite pour que la ligne rouvre jusqu'à Thouars. » Un train, c'est quatorze fois moins de CO2 dans l'atmosphère que les camions qu'il faudrait pour transporter la même quantité de marchandises.

Yves Revert

repères

> Après la fermeture de la ligne pour travaux en janvier, le premier train a fait son retour sur le site Kléber-Moreau le 2 mai dernier. L'entreprise est le plus gros usager de la ligne sur laquelle circulent 345.000 tonnes de marchandises par an, soit 230 trains. On estime qu'un train de marchandises remplace 50 camions.

> Fondée en 1920, la carrière s'étend sur plus de 120 hectares. La pierre extraite du sous-sol de Mazières a des

qualités particulières. Réduite en granulats, elle est très utilisée pour les chaussées d'autoroutes.

> La ligne Niort-Thouars a été longtemps un des tronçons d'une grande ligne Paris-Bordeaux qui passait par Chartres, Saumur, Niort et Saintes. Jusqu'à ce qu'à la création de la SNCF en 1938, on lui préfère une liaison Paris-Bordeaux passant par Tours et Poitiers. Le trafic voyageurs y a été interrompu au début des années 1980.

VOLVO XC40
IMAGINÉ SELON VOUS

À PARTIR DE
330€/MOIS
en LLD 36 mois(*)

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS (2)

