

Le fret à nouveau sur les rails

Démarré en 2015, le projet de rénovation de la ligne ferroviaire Niort-Parthenay s'est conclu hier.

Romain COLAS
redac.niort@courrier-ouest.com

C'est peu dire qu'ils l'attendaient. Hier, la carrière Kléber Moreau a accueilli l'inauguration de la ligne de fret Niort-Parthenay entièrement rénovée. Dirigeants, responsables de SNCF Réseau, préfet, élus étaient tous présents pour célébrer cette étape importante et la fin de ce chantier aux multiples rebondissements. « Ce fut particulièrement compliqué », avait Jean-Claude Pouxviel, président des Carrières Kleber Moreau. Le tour de table pour financer la rénovation de la ligne Niort-Parthenay ne s'est pas fait sans heurts, sur fond de fusion de région, de budget en baisse et de travaux aux prix revus à la hausse. Au final, après des mesures d'urgence en 2018, 1 000 joints de rails ont été traités, 15 000 tonnes de ballast déposées, 17 000 traverses, 85 000 attaches et 21 km de rails renouvelés sur les 43 km. Des voies qui transportent chaque année 345 000 tonnes de marchandises et 230 trains des carrières de Mazières et de la société Amaltis de Parthenay, évitant ainsi 11 500 camions sur les routes.

« La route n'est pas le sens de l'Histoire »
RENAUD LAGRAVE, Vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine

« Nous avons misé depuis longtemps sur le fret ferroviaire. Par exemple, nous livrons des granulats jusqu'à Bayonne pour réaliser des enrobés autoroutiers. En camion, ce serait infaisable. Nous produisons 300 000 tonnes de marchandises par an, ce qui représenterait 10 000 poids lourds avec une fiabilité impossible à tenir », poursuit le dirigeant. Du côté de SNCF Réseau, on ne cache également pas sa satisfaction de voir



Mazières-en-Gâtine, hier. Jean-Claude Pouxviel, président des Carrières Kleber Moreau, était ravi de voir des trains à nouveau quitter son usine. Photo OJ - Marie

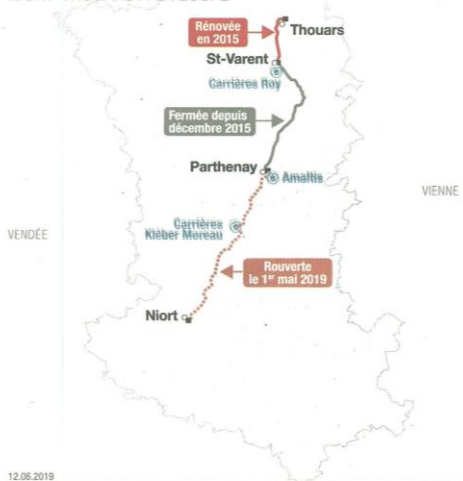
ce projet enfin aboutir. « On est tous conscients de l'intérêt du fret ferroviaire mais le chemin de fer c'est lourd, compliqué, ça a un coût important », souligne Jean-Luc Gary, directeur territorial de l'opérateur public en Nouvelle-Aquitaine. Une opinion partagée par le préfet, Isabelle David, qui rappelle que « la rentabilité d'un tel projet est insuffisante par rapport aux investissements nécessaires ».

Un paradigme que souhaite faire changer Renaud Lagrave, vice-président de la Région Nouvelle-Aquitaine en charge des infrastructures, des transports et de la mobilité. « La route n'est pas le sens de l'Histoire, martèle-t-il d'emblée. Notre volonté est de ne fermer aucune voie, nous voulons même en rouvrir pour qu'il y en ait plus à l'avenir et repenser le réseau pour connecter de nouvelles entreprises. » Au total, la Région investira 532 millions d'euros pour réno-

ver les lignes de Nouvelle-Aquitaine. Reste que si cet important chapitre s'est conclu hier, l'histoire est loin d'être finie. Le projet initial impliquait une rénovation de la ligne jusqu'à Saint-Varent où d'autres établissements industriels attendent de se renforcer dans le ferroutage. Les différents acteurs devront se remettre autour d'une table pour s'accorder sur les nouveaux financements.

8,5
MILLIONS D'EUROS
C'est le coût de rénovation de la ligne qui a été partagé entre l'Etat (35 % Région Nouvelle-Aquitaine (49,2 % SNCF Réseau (14,2 %), Kléber Mor (1,4 %) et Amaltis (0,2 %).

LA LIGNE DE FRET NIORT-THOUARS À LA LOUPE



« Le Département a mis de l'argent de côté

Un invité surprise est venu se glisser à l'inauguration. Il n'a pas participé à la rénovation de la ligne mais il pourrait être l'initiateur du déblocage pour le prochain chantier entre Parthenay et Saint-Varent. Il s'agit de Gilbert Favreau, président (LR) du Conseil départemental.

Une participation conditionnée
« Nous sommes prêts à participer au financement du reste du chantier mais il faudra que la Région respecte ses engagements », prévient-il. Le Département n'a pourtant pas la compétence ferroviaire mais il avait conclu un accord avec l'ex-Région Poitou-Charentes qui, en échange de financement concernant le rail, participait au budget des infrastructures routières. La fusion des Régions a remis en cause ce pacte.
« Nous sommes attentifs à la santé des entreprises du territoire et nous avons mis de côté 1,46 million d'euros pour le tronçon de Parthenay à Saint-Varent », ajoute-t-il. Un élément qui pourrait donc débloquent la situation si la Région aide à la rénovation de la D948 entre Niort et Les Maisons



Gilbert Favreau, président (LR) du Conseil départemental.
Blanches, à Limalonges.
Au Conseil régional, on insiste sur la volonté de rouvrir la totalité de la ligne, sans évoquer pour autant la question du budget. « Il faudra faire attention à ne pas avoir un calendrier démentiel », précise Renaud

Lagrave. Enfin, Jean-Luc Gar SNCF Réseau souhaite « que nous revoyions sous peu pour venir un accord qui satisfasse le monde ». Il faudra plus que des haits pour y parvenir.

