La ligne de fret Niort-Thouars vers un nouvel obstacle ?

jeudi 17 février 2022, par lpe

Financeur majeur de la réhabilitation de cette ligne de fret entre Niort et Thouars, le Conseil régional Nouvelle-Aquitaine a souhaité communiquer son mécontentement, ce lundi, par la voix de son vice-président aux mobilités : Renaud Lagrave, devant de nouvelles exigences de SNCF Réseau.

Rappelons que cette ligne de fret doit être essentiellement utilisée par les Carrières Roy, site de la Noubleau à Saint-Varent, qui fournit de grands chantiers d'infrastructures routières, autoroutières, aéroportuaires et ferroviaires. Les Carrières Roy produisent annuellement entre 2 et 2,5 millions de tonnes de matériaux.
Pour transporter ces granulats, la société utilise autant que possible le fret, entre 4 et 8 trains par jour, ce qui représente entre 750000 et 1 million de tonnes par an de matériaux qui sont acheminés par le fret. Cette part pourrait cependant être supérieure si la section Saint-Varent - Parthenay, fermée depuis décembre 2015 et nécessitant d'importants travaux de réhabilitation, était à nouveau ouverte à la circulation. Pour rappel, **1 train est l'équivalent de 50 poids lourds**.

Pour réhabiliter ce tronçon donc, de nombreux acteurs se sont mobilisés : financeurs publics et privés permettant de finaliser le tour de table financier, à savoir les industriels (Calcia, Carrières Roy, Amaltis), les Communautés de communes du Thouarsais et d'Airvaudais Val du Thouet, le Conseil départemental des Deux-Sèvres, le Conseil régional et l'Etat.
La Région a déjà contribué à hauteur de 4.181.000 euros (pour la section Sud, Niort-Parthenay) et s'apprête à attribuer 6.223.500 euros, pour la section Nord, soit Parthenay - Saint-Varent.

Or, SNCF Réseau a annoncé la nécessité d'ajouter à ces montants une "soulte" d'environ 1,5 million d'euros pour assurer la maintenance et l'exploitation de la ligne.

D'où la colère de l'élu régional qui a fait le déplacement ce lundi à Saint-Varent.

Contactée par notre rédaction, SNCF Réseau, direction territoriale Nouvelle-Aquitaine, n'a pas souhaité faire de déclaration officielle, des "*négociations étant en cours avec la Région*". Toutefois, notre interlocutrice a rappelé au passage que le coût de maintenance et d'exploitation de cette ligne devrait s'avérer bien plus élevé pour l'opérateur que les péages encaissés. D'où la soulte.

Cette communication de la Région, en entame de ces "négociations", doit nous alerter plus globalement sur ce sujet du fret ferroviaire, qui, s'il était développé, contribuerait à diminuer fortement la présence de milliers de camions au quotidien sur nos routes et autoroutes. Mettons dans la balance la rentabilité du modèle contre l'exigence de diminuer fortement les pollutions liées au transport routier… le débat est

ouvert !

CR