



15ème législature

Question N° : 11719	De M. Jean-Marie Fiévet (La République en Marche - Deux-Sèvres)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Non-utilisation de voies ferrées dans le département des Deux-Sèvres.	Analyse > Non-utilisation de voies ferrées dans le département des Deux-Sèvres..
Question publiée au JO le : 07/08/2018 Réponse publiée au JO le : 11/12/2018 page : 11544 Date de signalement : 09/10/2018		

Texte de la question

M. Jean-Marie Fiévet appelle l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la non-utilisation de voies ferrées dans le département des Deux-Sèvres. Dans les Deux-Sèvres, les villes de Thouars et Saint-Varent sont originellement reliées par une voie ferrée qui facilitait notamment les transports de marchandises. Celle-ci étant fermée depuis de nombreuses années, sa réouverture se complique en raison de sa lente dégradation. Pourtant, les besoins locaux sont présents. Il lui demande si une réouverture de celle-ci est envisagée.

Texte de la réponse

La section de ligne qui relie les villes de Thouars à Saint-Varent, située au nord de la ligne Niort-Thouars, est intégrée au réseau structurant avec la particularité d'être réservée aux circulations de trains de fret. Ainsi, SNCF Réseau, en tant que gestionnaire de l'infrastructure, a mené et financé des travaux de régénération en 2015 afin de pérenniser l'acheminement des trains de fret. Les deux autres sections de la ligne Niort-Thouars, à savoir la section qui relie Saint-Varent à Parthenay et celle qui relie Parthenay à Niort, font partie des lignes capillaires fret. Ces lignes sont d'une importance majeure pour le développement économique des territoires car elles permettent la desserte ferroviaire des entreprises dans les territoires depuis les grands axes ferroviaires. Cependant, leur modèle économique est dégradé par un faible niveau de trafic et elles sont globalement dans un état détérioré nécessitant une mobilisation collective pour en assurer la pérennité. Compte tenu de la priorité donnée par l'État et SNCF Réseau au renouvellement du réseau structurant, c'est-à-dire le plus circulé, les investissements concernant notamment la rénovation des lignes capillaires fret ne peuvent être financés par le gestionnaire d'infrastructure seul. Dans ce contexte, l'État participe depuis 2015 au financement des investissements de régénération de ces infrastructures, aux côtés des régions et des autres parties prenantes, à hauteur de 10 M€/an. SNCF Réseau est alors chargé de mener des études visant à optimiser les coûts des opérations de renouvellement de ces lignes en les adaptant au plus près des besoins. Dans la continuité de la phase de travaux menée par SNCF Réseau sur la section Thouars-Saint-Varent, l'État s'est engagé financièrement, de manière significative, et a accepté de porter sa participation de 30 à 35 %, en décembre 2016, pour atteindre 2,5 M€, pour la remise en état de la section Niort – Saint-Varent. Toutefois, des modifications de consistance dans les travaux à réaliser ont conduit à une évolution du périmètre des travaux, qui seront réalisés uniquement sur la section entre Niort et Parthenay. SNCF



Réseau présentera alors prochainement aux parties prenantes un calendrier de travail afin d'expertiser une remise en état de la section Parthenay – Saint-Varent qui est fermée au trafic depuis 2015. Dans la continuité des travaux menés jusqu'à aujourd'hui, l'État restera un partenaire pour la poursuite de la remise en état de la ligne.