

Niort - Parthenay : le chantier va bon train

Présentés dans nos colonnes en début d'année, les travaux de remise en état de la voie ferrée entre Niort et Parthenay, d'un coût de 8,5 millions d'euros pris en charge pour moitié par la Région Nouvelle-Aquitaine, sont entrés dans leur phase active, la deuxième tranche en l'occurrence après une première, dite d'urgence, menée au printemps 2018 : dans la matinée d'hier, SNCF Réseau organisait une visite de chantier sur une partie située dans la continuité du quartier des Brizeaux, à Niort.

Ainsi, en contrebas du chemin de Veau-Bernard, une trentaine d'ouvriers et de personnels encadrants s'affairaient sur une portion longue de 700 m, rehaussant notamment les rails flambant neufs d'une dizaine de centimètres.

Au rythme de " 250 m de voie neuve par jour "

Actuellement, plusieurs chantiers sont menés de concert sur une poignée de sites de cette ligne dédiée au fret et dont la réouverture est programmée pour le prochain mois de mai avec des convois qui pourront de nouveau progresser à 40 km/h, avec des pointes à 60 km/h par endroits : au plus



Les ouvriers devaient terminer la remise en état de cette portion de la voie ferrée hier après-midi.

(Photo NR, Éric Pollet)

fort des travaux, jusqu'à 80 agents sont mobilisés en même temps.

Le calendrier est respecté, assure Guillaume Tollis, directeur d'opérations chez SNCF Réseau en Nouvelle-Aquitaine, sachant que les ouvriers montent, en moyenne, « 250 m de voie neuve par jour ». Entre Niort et Parthenay, où l'état de la voie ferrée ne mettait plus les trains à l'abri d'un déraillement, 16.000 traverses sont ou seront changées ainsi que vingt et un kilomètres

de rails, sans compter la pose de quelque 15.000 tonnes de ballast. Une liste non exhaustive.

Et jusqu'à Thouars ?

Deux entreprises deux-séviennes utilisent cette ligne ferroviaire quand elle est accessible : il s'agit des carrières Kléber-Moreau (Mazières-en-Gâtine), avec un aller-retour chaque nuit pour convoier environ 350.000 tonnes de marchandises à l'année, et d'Amaltis (Parthenay) et ses quelque

20.000 tonnes de granulats transportées par an.

Quant à la portion entre Parthenay et Thouars, dont la partie jusqu'à Saint-Varent est fermée depuis 2015 puisqu'en trop mauvais état elle aussi, sa rénovation ne pourra se faire qu'après un « nouveau tour de table entre les différents partenaires afin d'en trouver le financement », annonce SNCF Réseau.

Voir aussi notre vidéo sur www.lanouvellerepublique.fr