



## 15ème législature

<b>Question N° : 304</b>	De <b>M. Jean-Philippe Ardouin</b> ( La République en Marche - Charente-Maritime )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Électrification de la ligne Angoulême-Saintes-Royan préalable à l'arrivée du TGV	<b>Analyse</b> > Électrification de la ligne Angoulême-Saintes-Royan préalable à l'arrivée du TGV.
Question publiée au JO le : <b>08/05/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/05/2018</b> page : <b>3758</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Philippe Ardouin interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les conséquences du rapport Duron sur l'électrification de la ligne Angoulême-Saintes-Royan. Jeudi 1er février 2018, M. Duron remettait à Mme la ministre son rapport de 215 pages issus des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures. Ce rapport présente des préconisations sur la priorité des financements des projets de routes, voies fluviales ou ferrées. Il est indiqué en page 94 de ne pas retenir dans les propositions la poursuite du chantier d'électrification de la ligne Angoulême-Saintes-Royan, de préconiser de simples expérimentations de matériel à propulsion hydrogène et d'enterrer en quelques lignes, la liaison quotidienne du TGV entre Paris et Royan, *via* Angoulême-Saintes, en lien avec l'ouverture de la récente LGV Europe Atlantique (Tours-Bordeaux), au motif ainsi formulé : « compte tenu des coûts d'exploitation élevées des TGV sur ligne classique, cette liaison ne semble pas pertinente ». Cette électrification peut pourtant s'inscrire dans une logique de modernisation des « transports du quotidien » M. le député se permet d'affirmer que cette préconisation ne lui semble pas du tout fondée. Comme elle n'est pas acceptée par l'ensemble de la classe politique de Charente-Maritime dont il se fait ici l'écho, ni des 500 000 Charentais privés encore aujourd'hui de train à grande vitesse, malgré les promesses passées, les contrats de plan signés, les cofinancements obtenus. Le si beau département, de l'Île d'Oléron, du pays royannais, de la Saintonge romane, des terres de cognac, pourtant classé premier département touristique préféré des Français en 2016, n'a toujours pas pour autant de liaison TGV directe avec la capitale, alors que La Baule, Les Sables d'Olonne ou Arcachon l'ont depuis longtemps. Aussi, il lui demande de rassurer aujourd'hui la représentation nationale en lui indiquant le sort qu'il envisage de réserver aux préconisations de ce rapport qui fait passer la seule préoccupation de la rentabilité commerciale avant l'aménagement harmonieux des lignes ferroviaires pourtant si important d'un point de vue touristique et économique pour les territoires, notamment pour les départements de la Charente et de la Charente-Maritime en particulier.

### Texte de la réponse

ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE ANGOULÊME-SAINTE-S ROYAN PRÉALABLE À L'ARRIVÉE DU TGV



**M. le président.** La parole est à M. Jean-Philippe Ardouin, pour exposer sa question, n° 304, relative à l'électrification de la ligne Angoulême-Saintes-Royan préalable à l'arrivée du TGV.

**M. Jean-Philippe Ardouin.** Ma question s'adresse à Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Début février, M. Duron remettait son rapport issu des travaux du Conseil d'orientation des infrastructures – COI. Ce rapport formule des préconisations, s'agissant des priorités en matière de financements des projets de routes, voies fluviales ou ferrées. Page 94, il est notamment suggéré d'abandonner la poursuite du chantier d'électrification de la ligne Angoulême-Saintes-Royan, de mettre en œuvre de simples expérimentations de matériel à propulsion hydrogène et d'abandonner le projet de liaison TGV entre Paris et Royan *via* Angoulême-Cognac-Saintes, en lien avec l'ouverture de la récente ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique – Tours-Bordeaux, en fait – au motif que « compte tenu des coûts d'exploitation élevés des TGV sur ligne classique, cette liaison ne semble pas pertinente ».

Cette électrification peut pourtant s'inscrire dans une logique de modernisation des transports du quotidien. Permettez-moi donc d'affirmer que cette préconisation ne me semble pas fondée. Elle n'est d'ailleurs pas vraiment acceptée non plus par la classe politique de Charente-Maritime, dont je me fais ici l'écho, ni par les 500 000 Charentais, encore privés à ce jour de train à grande vitesse, malgré les promesses passées, les contrats de plan signés et les cofinancements obtenus.

Notre si beau département de l'île d'Oléron, du pays royannais, de la Saintonge romane et des terres de Cognac, pourtant désigné département touristique préféré des Français en 2016, n'a toujours pas de liaison TGV directe avec la capitale, alors que La Baule, Les Sables-d'Olonne ou Arcachon en ont une depuis longtemps.

Aussi, monsieur le secrétaire d'État, je vous serais reconnaissant de nous rassurer en nous indiquant le sort que le Gouvernement entend réserver aux préconisations de ce rapport, lesquelles feraient passer la seule rentabilité commerciale avant l'aménagement harmonieux des lignes ferroviaires, pourtant si important d'un point de vue touristique et économique pour nos territoires, notamment pour les départements de la Charente et de la Charente-Maritime.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

**M. Sébastien Lecornu, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.** Monsieur le député, permettez-moi, après vous avoir présenté les excuses d'Élisabeth Borne, de vous communiquer la réponse du Gouvernement que ses services ont préparée.

Le Conseil d'orientation des infrastructures, vous l'avez dit, a en effet analysé les enjeux du projet d'électrification de l'étoile ferroviaire de Saintes, et plus particulièrement de la branche Angoulême-Saintes-Royan, inscrite dans le contrat de plan État-région de Poitou-Charentes pour 2015-2020 à hauteur de 120 millions d'euros, dans l'objectif de permettre notamment la desserte TGV de la Saintonge et du Pays royannais. Le Conseil a considéré que compte tenu des coûts d'exploitation élevés des TGV sur ligne classique, cette liaison directe ne semble pas pertinente, à la différence de l'achèvement du renouvellement de l'infrastructure, de la modernisation de la signalisation et d'un relèvement localisé de la vitesse entre Angoulême et Beillant.

En conséquence, le Conseil a préconisé de ne pas poursuivre cette opération. Le rapport du COI n'est cependant qu'une étape avant l'élaboration du volet programmation et financement des infrastructures, qui doit figurer dans le projet de loi d'orientation des mobilités que la représentation nationale examinera dans les prochaines semaines et qui fait encore l'objet de nombreuses consultations avec les élus et les différents acteurs concernés.

Le Gouvernement a pris acte des conclusions de ce rapport, en précisant qu'il ne s'agit que de recommandations qui

n'engagent pas l'État, même s'il partage l'analyse du Conseil sur la nécessité, compte tenu des besoins recensés sur l'ensemble du territoire national, de hiérarchiser les investissements.

Dans le cas présent, le projet d'électrification considéré figure bien dans le contrat de plan État-région. Toute décision sur son avenir ne pourrait se faire qu'en plein accord avec le conseil régional. Ainsi, dans la seule région Nouvelle-Aquitaine, de nombreuses lignes de desserte fine nécessitent plus d'1 milliard d'euros sur les dix prochaines années, pour éviter des ralentissements, voire des fermetures. Un travail indispensable est donc en cours, sous l'égide du préfet de région et du conseil régional, afin d'élaborer une vision globale et partagée de la priorisation des actions à entreprendre sur l'ensemble des lignes ferroviaires de la région.

Personne n'ignore l'importance de la ligne Angoulême-Saintes-Royan pour la vitalité des territoires traversés, importance que vous avez rappelée, monsieur le député. Je tiens à réaffirmer la détermination du Gouvernement à redonner la priorité aux transports du quotidien et au désenclavement de ces territoires.

Quelle que soit l'issue des débats au Parlement sur le projet de loi d'orientation des mobilités, il nous appartiendra, en partenariat avec les collectivités territoriales, au premier rang desquelles les régions, d'identifier les actions concrètes les plus pertinentes à mettre en œuvre pour améliorer le plus rapidement possible la desserte de la Saintonge et du Pays royannais.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Philippe Ardouin.

**M. Jean-Philippe Ardouin.** Merci pour votre réponse, monsieur le secrétaire d'État. Je suivrai bien sûr avec attention la suite de ce dossier, qui, je le répète, est d'une grande importance pour l'aménagement de notre territoire. Son dynamisme et son développement économique dépendent de l'arrivée attendue du TGV en Saintonge. Nous devons être reliés à la capitale le plus rapidement possible.

L'électrification permettrait d'offrir une desserte TGV entre Paris et Royan, via Saintes. Les passagers y gagneraient en confort, puisqu'il n'y aurait pas de rupture de charge à Angoulême. Cela représenterait un réel intérêt tant pour les touristes que pour les voyageurs d'affaires et pour le bassin de vie dans son ensemble. Nous en avons besoin.