



16ème législature

Question N° : 118	De M. Jean-Philippe Ardouin (Renaissance - Charente-Maritime)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Développement et modernisation du réseau ferroviaire en Charente-Maritime	Analyse > Développement et modernisation du réseau ferroviaire en Charente-Maritime.
Question publiée au JO le : 10/01/2023 Réponse publiée au JO le : 18/01/2023 page : 416		

Texte de la question

M. Jean-Philippe Ardouin interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le développement et la modernisation du réseau ferroviaire en Charente-Maritime, si important en matière d'aménagement et de dynamisme du territoire. Chaque jour, des milliers de concitoyens empruntent les transports ferroviaires pour aller travailler, se soigner, étudier ou pour le tourisme. Dans certains territoires, le train est le dernier transport en commun existant. Il est aussi le principal facteur d'attractivité de la ruralité, pour attirer des habitants des grandes villes et métropoles afin qu'ils exercent leur profession dans ces régions et inversement. Sur la circonscription de M. le député de Saintes - Saint-Jean-d'Angély, beaucoup de communes ont besoin d'être reliées le plus rapidement à la capitale régionale Bordeaux. Il est indispensable que ce trajet Saintes-Bordeaux dure moins d'une heure, afin de faciliter notamment la mobilité professionnelle en Nouvelle-Aquitaine. Car M. le député ne cesse de l'entendre sur son territoire, continuer d'investir massivement dans le ferroviaire, c'est commencer à régler tous les autres enjeux des territoires ruraux. Depuis 2017, le Gouvernement et la majorité ont investi massivement dans le développement des lignes ferroviaires régionales, trop longtemps délaissées au profit des grands projets TGV. En Saintonge, toute l'étoile ferroviaire saintaise a fait l'objet de rénovations, d'électrification et de sécurisation des voies. Ce sont ainsi 110 millions d'euros qui ont été investis en Charente-Maritime depuis 5 ans, dont 8 millions d'euros de régénération de la ligne Saintes-Niort, 30 millions d'euros pour la rénovation de la ligne Saintes-Angoulême et 30 millions d'euros pour la ligne Saintes-Saint-Mariens -Bordeaux, sans compter la rénovation du hall voyageur de la gare de Saintes et les aiguillages de la gare stratégique de Beillant. Ces travaux ont eu pour effet immédiat l'accélération de la vitesse de circulation, revenant à 110 km/h sur des tronçons qui étaient auparavant traversés à 60 voire 40 km/h. Cependant, ces investissements nécessaires et salutaires doivent être poursuivis par la région Nouvelle-Aquitaine et l'État pour continuer à moderniser le réseau, pour que le train s'impose comme le premier mode de transport entre les départements et pour que la hausse de la fréquentation de Bordeaux résultant de la nouvelle LGV Atlantique bénéficie aussi à la Charente-Maritime. Il lui demande alors quelle stratégie d'investissement il portera au niveau national au cours des prochaines années pour amplifier la modernisation du réseau ferroviaire dans les territoires et singulièrement en Charente-Maritime, et quels nouveaux investissements il peut annoncer pour développer le ferroviaire en Saintonge.

Texte de la réponse

RÉSEAU FERROVIAIRE EN CHARENTE-MARITIME

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Philippe Ardouin, pour exposer sa question, n° 118, relative au réseau ferroviaire en Charente-Maritime.

M. Jean-Philippe Ardouin. Chaque jour, des milliers de nos concitoyens empruntent les transports ferroviaires pour aller travailler, se soigner, étudier, ou pour le tourisme. Dans certains territoires, le train est le dernier mode de transport en commun existant. Il est aussi le principal facteur d'attractivité des zones rurales, capable d'y attirer des habitants des grandes villes pour qu'ils exercent leur profession dans ces territoires, ou pour qu'ils y habitent tout en travaillant dans les grandes villes.

Dans ma circonscription, qui comprend les villes de Saintes et de Saint-Jean-d'Angély, beaucoup de communes ont besoin d'être reliées le plus rapidement possible à la capitale régionale qu'est Bordeaux. Ainsi est-il indispensable que le trajet Saintes-Bordeaux dure moins d'une heure, afin de faciliter la mobilité professionnelle en Nouvelle-Aquitaine. Je ne cesse de l'entendre sur le terrain : continuer d'investir massivement dans le ferroviaire, c'est commencer à régler tous les autres enjeux des territoires ruraux.

Depuis 2017, le Gouvernement et notre majorité ont investi massivement dans le développement des lignes ferroviaires régionales, lesquelles ont été trop longtemps délaissées au profit des grands projets liés au TGV. En Saintonge, toute l'étoile ferroviaire saintaise a enfin fait l'objet de rénovations, et bénéficié de l'électrification et de la sécurisation des voies. Au total, ce sont 110 millions d'euros qui ont été investis.

Ces travaux ont eu pour effet immédiat l'accélération de la vitesse de circulation, revenue à 110 kilomètres par heure sur des tronçons qui étaient auparavant traversés à 60, voire à 40 kilomètres par heure.

Ces investissements nécessaires et salutaires doivent néanmoins se poursuivre, à la fois pour continuer à moderniser le réseau, pour que le train s'impose comme le premier mode de transport entre nos départements, pour verdir la mobilité régionale, et pour que la hausse de la fréquentation de Bordeaux, qui résulte de la nouvelle LGV – ligne à grande vitesse – Atlantique, bénéficie aussi à la Charente-Maritime.

Quelle stratégie défendrez-vous au cours des prochaines années pour amplifier la modernisation du réseau ferroviaire dans nos territoires au niveau national, et singulièrement pour améliorer la desserte de la Saintonge ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

M. Christophe Béchu, *ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires.* Je vous remercie d'avoir rappelé l'engagement important de l'État dans la remise à niveau de notre réseau ferroviaire, même s'il reste beaucoup à faire.

D'abord, le contrat de performance 2021-2030 liant l'État et SNCF Réseau prévoit un niveau d'investissement inédit s'agissant de la régénération. Regarder les lignes que l'on peut améliorer et se préoccuper de la vitesse commerciale sont évidemment des nécessités, le premier enjeu étant d'avoir un réseau en bon état. C'est la raison pour laquelle ce sont désormais 2,9 milliards d'euros qui sont consacrés à la régénération – contre 2,1 milliards il y a seulement dix ans.

Par ailleurs, nous devons intensifier nos investissements dans le ferroviaire, ainsi que notre offre. Dans la perspective de la transition écologique, il est nécessaire de décarboner nos déplacements et de maximiser le recours à ce type de transport. À cet égard, nous attendons la remise officielle du rapport du Comité d'orientation des



infrastructures (COI), lequel nous servira de base pour actualiser la programmation financière des investissements, en particulier des investissements ferroviaires. Construit avec les élus locaux à l'issue d'un tour de France des conseils régionaux et des préfets, ce rapport permettra d'identifier tous les enjeux et tous les éléments nécessitant des investissements complémentaires, ce qui devrait inclure, dans le domaine ferroviaire, la question de la régénération et celle des lignes nouvelles.

Dès la remise de ce rapport, nous nous emploierons à y répondre, d'autant plus qu'au deuxième trimestre 2023, nous commencerons à discuter des contrats de plan État-région (CPER), dont vous connaissez l'important volet consacré aux questions de mobilité.

Sans attendre les conclusions du COI ni la présentation des moyens budgétaires que nous consacrerons au ferroviaire dans le cadre de la planification écologique, 100 millions d'euros de crédits supplémentaires ont déjà été alloués pour 2023 à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) pour accompagner cet effort.

S'agissant plus spécifiquement de la Charente-Maritime, vous n'êtes pas le seul, monsieur le député, à avoir identifié les opérations ferroviaires récentes ou à venir – vous en avez cité certaines. Elles l'ont également été par les acteurs locaux et ont justement vocation à être négociées dans le cadre du contrat de plan entre la région Nouvelle-Aquitaine et l'État pour déterminer les niveaux d'engagement respectifs. Parmi les priorités figure la poursuite de la régénération de la ligne Niort-Saintes, laquelle est déjà prévue dans le protocole d'accord entre l'État et la région Nouvelle-Aquitaine sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire – dont vous signalez à juste titre qu'elles ont fait l'objet d'investissements importants ces dernières années.

Plus largement, la capacité à financer des moyens ferroviaires complémentaires en direction de Bordeaux, y compris au travers des RER métropolitains, se trouve au cœur de nos préoccupations et s'inscrira dans ce CPER doté de moyens nouveaux.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Philippe Ardouin.

M. Jean-Philippe Ardouin. Je vous remercie pour votre réponse. Je suivrai avec attention la modernisation et le développement du réseau ferroviaire en Charente-Maritime car, j'en suis persuadé, nous avons tout à y gagner.