



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Modernisation du réseau ferroviaire en Charente-Maritime et Accès PMR

Question écrite n° 5400

### 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 afin qu'ils exercent leur profession dans ces régions et inversement. Sur la circonscription de Saintes - Saint-Jean-d'Angély, beaucoup de communes ont besoin d'être reliées le plus rapidement possible 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. De ses nombreux échanges avec les habitants et les organisations professionnelles de sa circonscription, M. le député a acquis la certitude que des investissements conséquents dans le ferroviaire pourraient commencer à solutionner de nombreux problèmes des territoires ruraux : l'offre de soin libérale et hospitalière se verrait renforcée avec l'installation notamment de spécialistes pour les centres hospitaliers de Saintes et Saint-Jean-d'Angély, les communes verraient s'installer de nouvelles familles, les effectifs des écoles augmenteraient, les entreprises pourraient se créer ou se développer et le trafic routier serait singulièrement allégé et fluidifié. 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 enfin fait l'objet de rénovations, d'électrification et de sécurisation des voies. Au total, ce sont ainsi 110 millions d'euros qui ont été investis, dont 8 millions de régénération de la ligne Saintes-Niort, 30 millions pour la rénovation de la ligne Saintes-Angoulême et 30 millions pour la ligne Saintes-Bordeaux. 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 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, pour que la hausse de la fréquentation de Bordeaux qui résulte entre autres de la nouvelle LGV Atlantique bénéficie aussi à la Charente-Maritime. Parmi les investissements, M. le député porte également une attention particulière aux rénovations et aux mises aux normes d'accessibilité des gares pour que les personnes à mobilité réduite puissent enfin utiliser les transports ferroviaires en toute sécurité. 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 pour les conditions de desserte de la Saintonge.

### Texte de la réponse

L'Etat est conscient de l'importance de la ligne Saintes - Saint-Mariens et au-delà de la ligne Nantes-Bordeaux pour les nombreux voyageurs qui l'empruntent quotidiennement, contribuant notamment au désenclavement des territoires traversés par la ligne, à leur attractivité et à leur développement économique. Cette ligne est d'ailleurs empruntée par un service TET. S'agissant de la situation actuelle de l'infrastructure entre Saintes et Saint-Mariens, l'Etat et la Région Nouvelle-Aquitaine ont tenu leurs engagements financiers sur la période du CPER

2015-2022 pour assurer la meilleure performance possible de la ligne, dont l'infrastructure était très dégradée. Une dernière opération financée dans ce cadre sera réalisée en 2023 pour procéder à un remplacement de traverses sur un secteur critique et éviter une interruption des circulations qui menaçait en 2025. Les investissements de régénération à réaliser en 2024 suite à l'épuisement des moyens mis en place dans le cadre du CPER 2015-2022 doivent être pris en charge à 100% par SNCF Réseau, conformément aux dispositions du protocole d'accord entre l'Etat et la Région relatif à l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, signé le 22 avril 2021. L'Etat va travailler avec SNCF Réseau pour que le gestionnaire d'infrastructures puisse mettre en œuvre de façon optimale les investissements nécessaires à la régénération des lignes reprise dans le réseau structurant et en particulier de la section Saintes – Saint-Mariens à l'horizon 2024, en adéquation avec les moyens du gestionnaire d'infrastructure encadrés par son contrat de performance, en veillant à maintenir la qualité de service, à éviter tout risque de suspension des circulations et à limiter la gêne occasionnée aux usagers pendant les périodes de travaux.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Philippe Ardouin](#)

**Circonscription :** Charente-Maritime (3<sup>e</sup> circonscription) - Renaissance

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 5400

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [7 février 2023](#), page 1082

**Réponse publiée au JO le :** [21 février 2023](#), page 1819