



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## fonctionnement

Question orale n° 384

### Texte de la question

M. Jean Rouger souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les retards observés en matière d'équipement ferroviaire et d'aménagement dans la région Poitou-Charentes. Cette région connaît de lourds problèmes en matière de transport du fret, car celui-ci connaît une augmentation croissante sur l'axe Bordeaux-Paris en raison d'un renforcement des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, ce qui a pour conséquence de saturer un des axes de communication de l'arc Atlantique. Alors que la commission économique et sociale de la région Poitou-Charentes appelle de ses vœux des investissements lourds en matière de transport ferroviaire, il semblerait que la région Poitou-Charentes continue, quant à elle, de privilégier la solution du tout routier. Malgré l'importance que revêt le doublement de la RN 10 à hauteur d'Angoulême et de Poitiers, cette solution ne peut pas régler à elle seule la question. Or, il existe une voie ferrée reconnue d'intérêt régional, actuellement peu utilisée, reliant Bordeaux à Tours en passant par Saintes, Thouars et Saumur. Il lui demande donc s'il est envisageable de redynamiser le rail dans la région en finalisant ce projet de délestage. Par ailleurs, de lourds retards pèsent également sur le transport des voyageurs entre la capitale et la région Poitou-Charentes. Le trafic, assuré grâce aux voitures TGV jusqu'à La Rochelle, d'une part, et jusqu'à Poitiers et Angoulême, d'autre part, est lourdement pénalisé par la vétusté du tissu ferroviaire régional et par l'absence d'une infrastructure complémentaire opérationnelle. De même, la desserte régionale témoigne de fortes carences offertes par une ligne majeure qui relie Poitiers, Niort, Saint-Jean, Saintes et Royan. En conséquence, il lui demande si une revitalisation plus générale des lignes secondaires est également envisagée à l'heure actuelle.

### Texte de la réponse

M. le président. M. Jean Rouger a présenté une question, n° 384, ainsi rédigée:

«M. Jean Rouger souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les retards observés en matière d'équipement ferroviaire et d'aménagement du territoire dans la région Poitou-Charentes. Cette région connaît de lourds problèmes en matière de transport du fret car celui-ci connaît une augmentation croissante sur l'axe Bordeaux - Paris en raison d'un renforcement des échanges entre le nord et le sud de l'Europe, ce qui a pour conséquence de saturer un des axes de communication de l'arc atlantique. Alors que la commission économique et sociale de la région Poitou-Charentes appelle de ses vœux des investissements lourds en matière de transport ferroviaire, il semblerait que la région Poitou-Charentes continue, quant à elle, de privilégier la solution du tout routier. Malgré l'importance que revêt le doublement de la RN 10 à hauteur d'Angoulême et de Poitiers, cette solution ne peut pas régler à elle seule la question. Or, il existe une voie ferrée reconnue d'intérêt régional, actuellement peu utilisée, reliant Bordeaux à Tours en passant par Saintes, Thouars et Saumur. Il lui demande donc, s'il est envisageable de redynamiser le rail dans la région en finalisant ce projet de délestage. Par ailleurs, de lourds retards pèsent également sur le transport des voyageurs entre la capitale et la région Poitou-Charentes. Le trafic, assuré grâce aux voitures TGV jusqu'à La Rochelle d'une part, et jusqu'à Poitiers et Angoulême d'autre part, est lourdement pénalisé par la vétusté du tissu ferroviaire régional et par l'absence d'une infrastructure complémentaire opérationnelle. De même, la desserte

régionale témoigne de fortes carences comme le prouvent les piètres performances offertes par la ligne majeure qui relie Poitiers, Niort, Saint-Jean, Saintes et Royan. En conséquence, il lui demande si une revitalisation plus générale des lignes secondaires est également envisagée à l'heure actuelle.»

La parole est à M. Jean Rouger, pour exposer sa question.

M. Jean Rouger. Monsieur le secrétaire d'Etat au logement, force est de le constater, notre pays reste marqué par une culture et des traditions centralisatrices en matière de politique de transport ferroviaire. Le réseau, même s'il a connu, il est vrai, de profondes restructurations grâce à l'action bienfaitrice de la décentralisation, accuse toutefois des retards persistants de modernisation qui accentuent l'impatience face à des besoins croissants, à l'échelon local et régional.

La région Poitou-Charentes n'est pas épargnée par ces difficultés, et d'abord en matière de transport du fret. Celui-ci, en raison d'un renforcement des échanges entre le nord et le sud de l'Europe, connaît une augmentation croissante sur Bordeaux-Paris, ce qui amène à saturation un des axes principaux de l'arc atlantique.

Pourtant, alors que la commission économique et sociale de la région Poitou-Charentes appelle de ses vœux des investissements lourds en la matière, que de nombreuses études de faisabilité impulsées par les conseils régionaux voisins mettent en valeur le facteur de développement que représente le chemin de fer, il semblerait que la région Poitou-Charentes continue, quant à elle, de privilégier la solution du tout-routier. Le doublement de la RN 10 à hauteur d'Angoulême et de Poitiers, quel que soit son intérêt, ne peut régler à elle seule la question. Or il existe une voie ferrée reconnue d'intérêt régional, actuellement peu utilisée, qui relie Bordeaux à Tours et passe par Saintes, Thouars et Saumur. Véritable tracé de délestage de qualité pour le fret, elle en possède toutes les qualités intrinsèques; des travaux de modernisation sont néanmoins indispensables.

Le Gouvernement est-il disposé, dans le prolongement des engagements de la réunion interministérielle du 4 février dernier, où il s'est prononcé en faveur de la réduction des inégalités spatiales et territoriales, à redynamiser le rail dans la région en finalisant ce projet de délestage ?

Il convient également d'évoquer le trafic des voyageurs de la capitale vers la région Poitou-Charentes. Celui-ci est assuré grâce aux voitures TGV jusqu'à La Rochelle, d'une part, et jusqu'à Poitiers et Angoulême, d'autre part. Hélas ! la modernité et la rapidité de ce fleuron du transport national tranchent avec la vétusté du tissu ferroviaire de cette région. Si celle-ci profite de la qualité du matériel roulant mis à disposition sur ces lignes, elle se retrouve pénalisée par l'absence d'infrastructure complémentaire véritablement opérationnelle.

La desserte régionale témoigne de ces carences en matière d'aménagement: on ne peut que déplorer les piètres performances d'une ligne majeure comme celle qui relie Poitiers, Niort, Saint-Jean-d'Angély, Saintes et Royan.

Monsieur le secrétaire d'Etat, une revitalisation plus générale des lignes secondaires est-elle envisagée afin de redonner un souffle nouveau au développement de ce pays, hautement touristique ? Il m'apparaît essentiel d'essayer de répondre aux attentes des Français qui aspirent aujourd'hui à un redéploiement des transports publics. Un récent sondage de la SOFRES le prouve, dans lequel 76 % de nos compatriotes se sont prononcés en faveur d'une telle action.

Pour conclure, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'enrichir le débat sur l'aménagement du territoire en renforçant le partenariat qui unit les collectivités - conseils généraux, conseils régionaux, villes - à la SNCF, aux responsables de Réseau ferré de France et aux représentants de l'Etat.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au logement.

M. Louis Besson, secrétaire d'Etat au logement. Monsieur le député, je suis heureux de vous apporter, au nom de M. Jean-Claude Gayssot, absent de Paris ce matin, les divers éléments qu'il a préparés en réponse à votre question.

Le Gouvernement a fait le choix de donner une priorité au transport ferroviaire, compte tenu de ses nombreux atouts en termes de sécurité, de régularité et de respect de l'environnement. Pour soutenir ces choix, les crédits consacrés au ferroviaire ont été augmentés dès la loi de finances de 1998.

De plus, à l'issue de la réunion interministérielle du 4 février dernier sur les infrastructures ferroviaires, le Gouvernement a décidé d'augmenter les subventions consacrées aux investissements ferroviaires de l'ordre d'un milliard de francs à l'horizon du prochain contrat de plan - 2000-2004 -, ce qui devrait porter à environ 2,3 milliards de francs par an la part de l'Etat dans le financement des infrastructures ferroviaires.

Ainsi, à l'horizon 2004, les concours de l'Etat auront presque triplé par rapport à 1997, ce qui donne la mesure

de l'effort considérable qui est entrepris.

Le Gouvernement a également décidé de rééquilibrer les investissements ferroviaires entre, d'une part, la réalisation de lignes nouvelles et, d'autre part, l'amélioration des lignes et des services existants, notamment les services de fret et les services régionaux.

Au-delà des infrastructures, l'Etat est conscient que les services doivent s'adapter et se moderniser pour mieux répondre aux souhaits de la clientèle, et notamment des chargeurs pour ce qui est du fret. La SNCF s'est mobilisée en faveur de cet objectif et les progressions récentes de tous les trafics sont à cet égard très prometteuses.

La mise en oeuvre d'un itinéraire alternatif pour le trafic fret entre Tours et Bordeaux, utilisant la ligne passant par Saumur, Thouars, Niort et Saintes, a bien été étudiée par la SNCF dans le cadre de l'étude d'impact liée au projet de ligne à grande vitesse entre Tours et Bordeaux. Toutefois, aucune étude lourde n'a été à ce jour engagée sur un tel transfert dont les contraintes techniques et financières seraient importantes.

Le profil de la section de ligne Saumur - Saintes imposerait, en effet, de renforcer le matériel de traction, si la SNCF voulait y faire circuler des trains d'un tonnage équivalent à ceux empruntant l'itinéraire principal Tours - Bordeaux. De plus, la capacité de la section à voie unique entre Saumur et Saintes étant limitée, l'emprunt de cette ligne par les trains en provenance de Tours nécessite un rebroussement à Saumur.

Il conviendrait également d'être attentif à ce que le passage des trains de fret entre Niort et Saintes ne vienne pas perturber les services régionaux de voyageurs.

Enfin et surtout, il faut rappeler que se déroulent actuellement les études préliminaires de la ligne TGV entre Tours et Bordeaux, qui donneront lieu, à partir du mois d'octobre, à la consultation des collectivités locales concernées. Ce projet, dont l'objectif premier est la création d'une ligne à grande vitesse permettant d'améliorer les performances entre la région parisienne et le Sud-Ouest de la France, mais il contribuera également à alléger la circulation sur les voies classiques existantes entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe, ce qui permettra de dégager de nouvelles capacités de nature à assurer dans de meilleures conditions l'écoulement d'un trafic marchandises en pleine augmentation.

Comme vous pouvez le constater, monsieur le député, les choix prioritaires que vous préconisez sont bien ceux retenus par le Gouvernement, qui est tout à fait conscient que le transport ferroviaire ne peut que se développer dans votre région dans les prochaines années.

M. le président. La parole est à M. Jean Rouger.

M. Jean Rouger. La richesse de votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, permettra certainement à chacun des partenaires de travailler davantage à une contractualisation de ses engagements en faveur du service public ferroviaire.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean Rouger](#)

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

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 384

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 27 mai 1998, page 4356

**Réponse publiée le :** 3 juin 1998, page 4566

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 27 mai 1998