

COMPTE RENDU REUNION DU 24/03/2023

Interclubs Pro Saintais / Élus du territoire / SNCF réseau

Après une introduction de bienvenue et la présentation des participants invités, les membres de l'INTERCLUBS ont rappelé les enjeux pour le territoire (cf document joint). Ensuite M GARY, directeur territorial SNCF Réseau pour la nouvelle aquitaine, a fait état de la situation actuelle et des évolutions prévues. Puis les échanges entre les interlocuteurs pendant plus d'une heure ont permis d'amener les constats et conclusions suivantes :

Quelle est la situation actuelle de la ligne Saintes – Bordeaux ?

Au niveau financement :

Des Investissements nombreux ont déjà été réalisés sur l'étoile ferroviaire de Saintes :

- Saintes / Royan : plus de 30M€
- Saintes / Angoulême : plus de 30M€
- Saintes / ST Mariens 30M€
- Signalisation Saintes / Angoulême : plus de 40 M€
- Nantes / La Roche sur Yon / La Rochelle (ligne Nantes – Bordeaux) : 150 M€

Le tronçon Saintes-Bordeaux fait partie de la ligne Nantes-Bordeaux qui est actuellement classée en desserte fine du territoire (catégorie 7 à 9), donc en cofinancement État-Région et non prioritaire.

Cette ligne était classée auparavant de 1 à 6 (ligne structurante prioritaire) mais en raison d'une diminution du trafic en tonnage, elle a été reclassée de 7 à 9.

Un Accord Financier Région-Etat pour 1,5 Milliards d'euros dont 900 Millions pour la région avait été mis en place.

Mr Emon, explique que le problème avait été pris à bras le corps par la région ces dernières années afin de s'occuper du ferroviaire et notamment de cette ligne Atlantique et particulièrement du tronçon Saintes-Bordeaux qui pénalise complètement l'ensemble de la ligne pour uniquement 50 à 70km de voie dégradée.

Au 1^{er} janvier 2024, la ligne Nantes-Bordeaux va repasser dans la catégorie « réseau structurant » (catégories 1 à 6), donc prioritaire, et à partir de cette date sera gérée uniquement par SNCF RESEAU au travers de la trajectoire financière définie entre l'État et la SNCF.

Une augmentation des crédits est prévue concernant ces réseaux structurants qui souffrent actuellement de sous dotation chronique. Le budget passerait de 2,8 à 5 Mds€ annuels selon les annonces gouvernementales. Cette situation sera à confirmer par la réception du décret d'application en Préfecture de Région.

Au niveau technique :

Le Problème actuel de la ligne concerne environ 40 Km de voie avec limitation de vitesse autorisée et 50 à 70km de voie dégradée due à des traverses et rails défectueux, une signalisation à refaire et le ballast à consolider.

Plusieurs niveaux de travaux sont possibles :

- Maintenance courante
- Amélioration de la signalisation
- Régénération (remise à l'état initial)
- Modernisation (amélioration des performances).

La modernisation est impossible car elle nécessiterait la reconstruction totale de la ligne.

L'option la plus rapide et la moins onéreuse est donc la régénération de la ligne.

Objectif : retrouver puis dépasser la vitesse initiale de 110km/H pour atteindre 1h07 entre Saintes et Bordeaux avec un arrêt à Jonzac.

Quand pouvons-nous espérer une amélioration ?

- Des études ont été initiées il y a 2 ans sur la rénovation de la ligne Saintes – Bordeaux, mais celles-ci étaient suspendues dans l'attente du nouveau classement de la ligne en janvier 2024. De nouvelles études plus approfondies doivent être menées en 2023.
- Sachant qu'il faut environ 4 ans entre décision de régénération et travaux effectifs, les travaux pourraient peut-être commencer en **2025** ou 2026, puis s'étaler jusqu'en **2030** au moins.

Pourquoi ne pas faire les travaux en une seule fois ?

- Cela pénaliserait fortement la ligne et le réseau global, les travaux sont trop importants et SNCF a besoin de ressources humaines qu'ils n'ont visiblement pas à ce jour.
- Les travaux seraient trop longs à supporter pour les usagers
- Impossibilité due aussi aux gros travaux sur d'autres lignes dont le fret sera dérouté jusqu'en 2027 sur la voie Saintes-Bordeaux.

Pourquoi ne pas commencer plus tôt ?

- Le passage très récent de la ligne en structurante pose le problème de la planification des travaux. Ce type de travaux s'anticipent 3 à 4 ans à l'avance (Mr Garry explique que les travaux actuels ont été planifiés dans les années 2020).

Comment est décidée la priorisation des travaux ?

- SNCF réseau sera le décisionnaire pour les travaux (cf. réseau structurant). Les préfets de région et l'État (ministère des transports) ont leur mot à dire dans la priorisation des chantiers, donc toutes les influences sont utiles ...
- Au vu des annonces gouvernementales, un grand nombre de territoire se bougent pour être les premiers et surtout avoir l'influence nécessaire pour capter à la fois les budgets, mais aussi et surtout faire en sorte que les travaux soient effectués en premier.

D'autre part, **Saint Mariens sera en bout de ligne RER régional** par rapport à Bordeaux en 2030. Ce ne sera pas sans conséquences sur la ligne entre Bordeaux et Saintes, les RER utilisant les mêmes voies (créneaux horaires, financement prioritaire sur RER, travaux à St Mariens pour accès et parking, ...).

En conclusion, Plus de **1 200 voyageurs** transitent par la **gare de Saintes quotidiennement** et 1500 y descendent par semaine.

Les élus du territoire peuvent agir de concert et faire remonter le dossier sur le « haut de la pile » !

- Les députés proposent d'écrire un courrier commun de l'ensemble des élus à destination du **ministre des Transports** afin de faire valoir les besoins des entreprises Saintongeaises.
- B. DRAPRON souhaite organiser une visite chez le ministre.
- J. EMON propose des actions de lobbying à toutes les échelles de niveau pour mettre en avant l'urgence de la situation.
- Toute action d'influence est bonne à prendre.

Tout le monde s'entend à déclarer que la régénération de la ligne Saintes – Bordeaux est une priorité absolue.

ACTIONS à venir :

- Compte rendu validé par les parties (15/04)
- Courrier commun des élus au Ministre (30/04)
- Présentation à Mme BROUILLE VP Région lors d'une prochaine visite en territoire.
- Présentation à M ROUSSET Président de la Région lors d'une prochaine rencontre à organiser
- Présence INTERCLUBS au Comité de ligne Bordeaux- La Rochelle à Jonzac le 25/04
- L'INTERCLUBS va réfléchir à une consultation plus générale sur le sujet (en intégrant culture, sport, associations etc..) pour mieux encore impacter les décisions à venir
- Nouveau Point avec SNCF RESEAU et les élus prévu dans 6 Mois.



INTERCLUBS PRO SAINTAIS

Commission mobilité ferroviaire

Dossier réunion du 24 MARS 2023

Sujet : « Comment améliorer la liaison ferroviaire
entre le territoire de SAINTES et la capitale régionale BORDEAUX? »



Avec le soutien de la



FORMAT : Échange/Débat entre les participants

Programme :

- Enjeux pour le territoire
- État de la situation par SNCF Réseau
- Échanges sur les options possibles
- Plan d'actions à mener et suivi.

Invités :

M Nicolas BASSELIER, préfet de la Charente-Maritime
Mme Véronique SCHAAF, sous-préfète de Saintes

Mme Corinne IMBERT Sénatrice de Charente-Maritime
M Daniel LAURENT Sénateur de Charente-Maritime
M Mickael VALLET Sénateur de Charente-Maritime

M Jean Philippe ARDOUIN : Député de la Circonscription

M Raphael GERARD : Député de la 4^{ème} Circonscription de Charente-Maritime représenté par sa suppléante **Mme Evelyne Delaunay**

M Jacky EMON : Conseiller Régional, Référent du territoire, en charge de la mobilité ferroviaire.

Mme Sylvie MARSILLY : Présidente du Département représentée par **M Gérard PONS** en charge de la mobilité

M Bruno DRAPRON : Président de la Communauté d'Agglomération de Saintes



M Jean-Luc GARY : Directeur territorial des infrastructures en Nouvelle Aquitaine - SNCF Réseau

Les 6 représentants de L'**INTERCLUBS Pro Saintais** :

M Louis-Marie MITTEAULT Centre des Jeunes Dirigeants & Président de l'INTERCLUBS

M Olivier LAURENCEAU Parc Saintes Océan

M José SAVARIEGO Saintes Shopping

M Nicolas DURLICQ Pro Saintes Expansion

M Frédéric SAINT POL Cercle des Hôteliers

M Bernard LUCAS Dirigeants Commerciaux de France

Et l' élu référent de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Charente-Maritime : **M Frédéric BOUERIE**

Introduction CCI17

Pourquoi se mobiliser pour améliorer les temps de liaisons ferroviaires qui passent par Saintes ?

Parce que la CCI est avant tout une organisation dirigée par des chefs d'entreprises qui veulent développer leurs territoires.

Ici, à Saintes, le ferroviaire est dans l'ADN du territoire.

Il est logique que les chefs d'entreprises de Saintes et ses environs portent une attention toute particulière au ferroviaire parmi les moyens à mettre en œuvre pour le développement économique !

Nous avons tous conscience que notre territoire est au cœur de connexions de plusieurs flux, notamment routiers et ferroviaires. C'est une chance que nous devons exploiter à sa juste mesure.

Côté routes, je n'ai pas de remarques à formuler : l'A10 et l'A837 nous assurent la fluidité Nord Sud et vers l'ouest...

MAIS la route ne peut plus être la réponse d'avenir aux besoins de déplacement.

Dans nos entreprises, nous sommes engagés dans nos transitions écologiques. Nous avons conscience du changement climatique et de la nécessité d'agir.

Quand 1 automobiliste émet 213 g/ km de Gaz à effet de Serre, le voyageur en train « Intercité » en émet 25 fois moins !!!

A tous égards, le ferroviaire est le mode de transport le moins polluant :

- 2,5 % des émissions de particules pour le ferroviaire contre 80 % pour les transports routiers
- 1,6 % des émissions d'oxydes d'azote pour le ferroviaire contre 90,5 % pour les transports routiers

Et en ces temps de nécessaire sobriété énergétique (un autre de nos sujets à traiter dans nos entreprises), sur 100 % de consommation énergétique pour les transports, la voiture en consomme 80 et le train 2 %.

Être chef d'entreprise, c'est résoudre les problèmes de tous les jours ET préparer l'avenir. C'est une évidence : pour continuer à vivre et à se développer sur une planète vivable, l'avenir sera plutôt ferroviaire que routier.

Et pourtant, nos infrastructures ferroviaires saintaises ne permettent pas de nous déplacer aux standards actuels.

Il n'est pas acceptable de parcourir les 120 km qui nous séparent de Bordeaux en plus d'1heure et demie en train !!!

Certes, nous avons une dizaine de trains au départ de Saintes vers Bordeaux tous les jours, mais en voiture, il faut compter entre 1 heure et 1 heure et quart pour le même trajet...

A l'heure où la gare St Jean va être reliée à l'aéroport de Mérignac par le tram, nous avons clairement le sentiment d'être relié aux infrastructures avec des moyens d'un autre temps.

Notre développement économique est d'autant plus freiné que les transports ne répondent pas aux attentes.

Sans mauvais jeu de mots, notre étoile ferroviaire est en train de s'éteindre !!!

Aussi, il est de notre responsabilité de chefs d'entreprises engagés au sein de l'Interclubs Pro Saintais et de la CCI Charente-Maritime d'essayer de faire avancer les choses. Aujourd'hui, nous voulons identifier les actions que nous pouvons mener pour agir.

C'est pourquoi je remercie, pour leur présence aujourd'hui les représentants des instances qui sont en charge ou directement intéressées par cette évolution de la mobilité.

Frédéric BOUERIE – élu référent du territoire à la CCI17

DONNEES GENERALES

LES POPULATIONS LÉGALES AU 1^{ER} JANVIER 2019

Source : Recensements de la population

6 010 289 habitants = 9,2 % de la population française

3^e région la plus peuplée de France
Derrière l'Île-de-France et l'Auvergne-Rhône-Alpes

Une croissance démographique freinée par un déficit naturel

+ 0,5 % chaque année
+ 27 700 habitants

France + 0,4 %

Évolution annuelle moyenne de la population entre 2013 et 2019

Déficit du solde naturel
- 6 450 personnes par an

Solde migratoire positif
+ 34 100 personnes par an

Décès
Naissances

nouveaux habitants
habitants qui quittent la région

Gironde et littoral attirent davantage, au contraire d'une partie du rural

Gironde



+ 1,3 % chaque année

La plus forte hausse en France métropolitaine avec la Haute-Garonne



Les autres départements du littoral restent attractifs

Évolution annuelle moyenne de la population entre 2013 et 2019



1 Néo-Aquitain sur 2 vit dans une commune rurale

- 1 500 habitants par an dans les communes rurales autonomes

+ 10 100 habitants par an dans les autres communes rurales

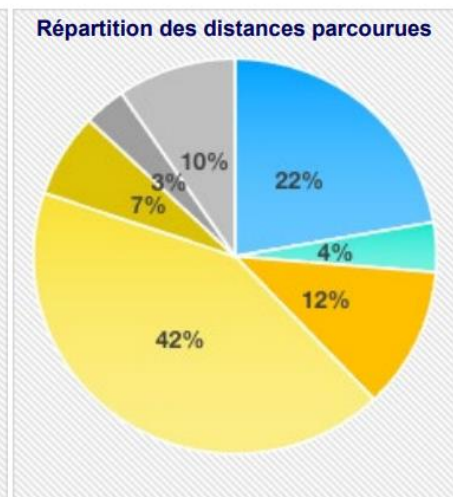
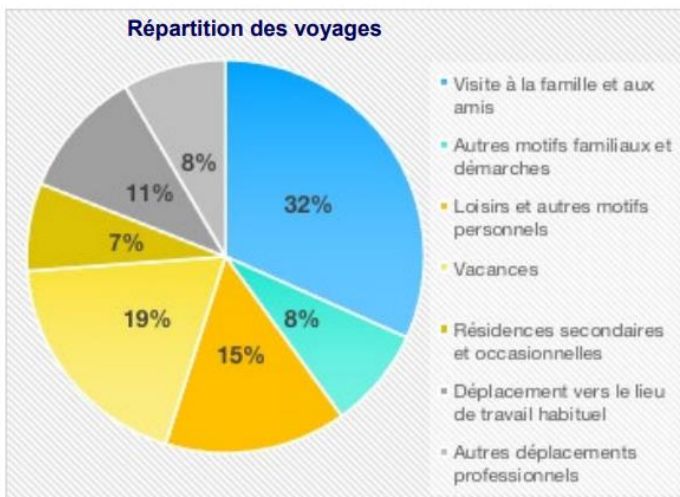
Distinction parmi les communes rurales entre celles qui sont localisées à proximité d'un pôle d'emploi et celles qui en sont les plus éloignées dites "autonomes"

Répartition de la population en 2019 selon la grille communale de densité de la population et évolution annuelle moyenne entre 2013 et 2019

Loisirs + vacances + résidences secondaires = 41% des déplacements longue distance des Français.
Déplacement vers lieux de travail + déplacements professionnels = 19% des déplacements des Français.

Tourisme et travail sont 2 axes très importants concernant la ligne Saintes Bordeaux !

La mobilité à longue distance des résidents français Les motifs



En plus du confort de travail, les chefs d'entreprises mettent une partie de leur stratégie sur le train ... en voici les raisons :

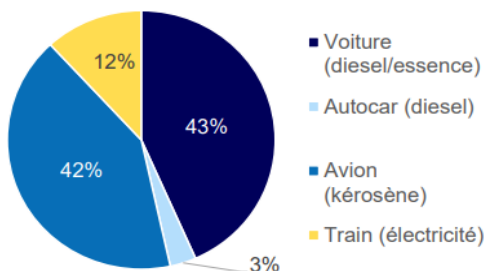


La bataille de l'énergie

Une impérieuse contrainte énergétique

Part de la MLD par vecteur énergétique et par mode en 2020 (%p.km)

L'essence et le diesel incluent une part de biocarburants. GPL, GNV, électricité pour les voitures, diesel pour les trains sont non représentés car non significatifs



~90% FOSSILE

~90% LIQUIDES

MLD = Mobilité longue Distance

Les risques pour la MLD dans les prochaines décennies

- Pétrole : risques d'approvisionnement
- Biomasse : gisements faibles, en concurrence avec les autres secteurs
- Électricité : production limitée, en concurrence avec les autres secteurs
- Batteries : risques d'approvisionnement



Les priorités du secteur

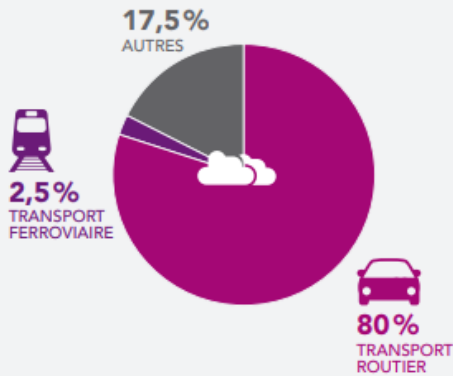
- Électrifier le plus possible : voitures, avions, trains
- Efficacité/sobriété : améliorations techniques, voiture sobre, reports vers le train...
- Sobriété d'usage : avion

Source : Travail réalisé par le « Shift Project »

Le développement inconditionnel de la RSE

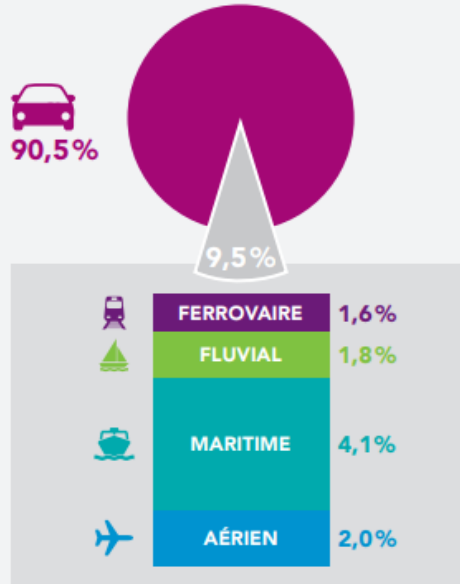
LE FERROVIAIRE, LE MODE DE TRANSPORT LE MOINS POLLUANT

Émissions de particules par mode de transport en France.



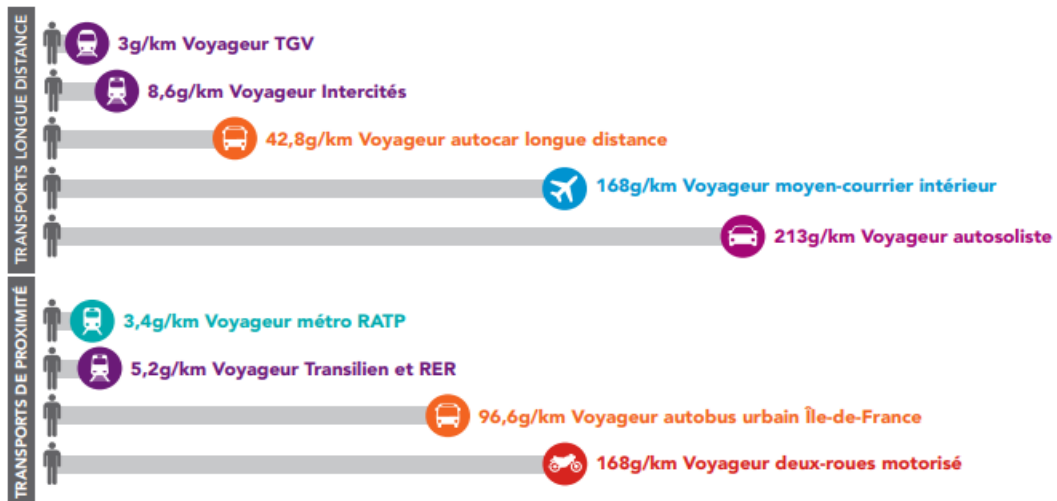
Source : CITEPA/format SECTEN - avril 2017.

Émissions d'oxydes d'azote par mode de transport en France.



Source : CITEPA/format SECTEN - avril 2018.

ÉMISSIONS (EN g CO₂) POUR UN VOYAGEUR PARCOURANT 1 KM EN FRANCE

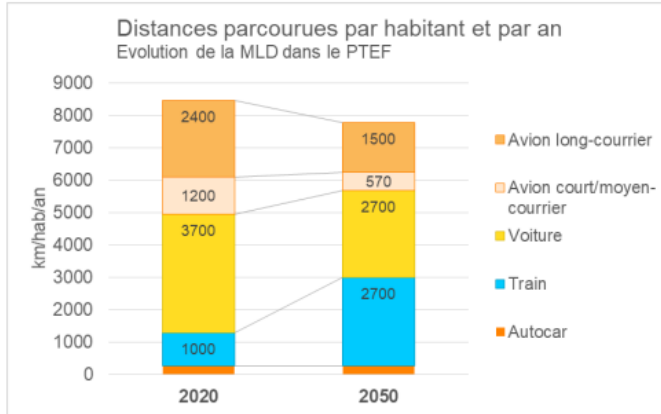


Émissions de CO₂ par personne : comparatif selon le mode de transport utilisé.

Source : Base Carbone ADEME, selon la méthodologie Informations CO₂ des émissions de transport.

La révolution de la mobilité

Une mobilité de longue distance plus résiliente en 2050



Sobriété sur l'aérien

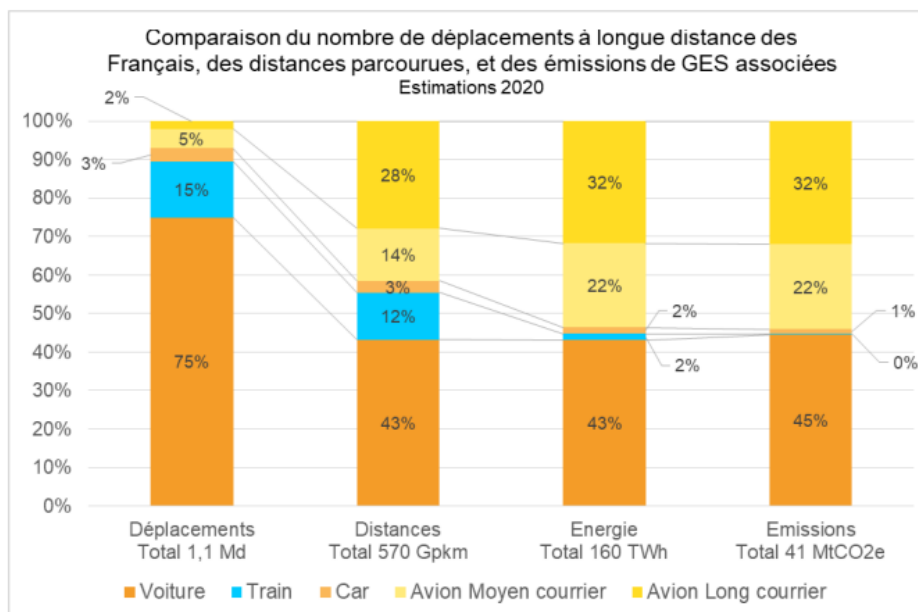
- ~30 % de voyages professionnels en avion
- Fréquence divisée par 2 pour 30 % des vols longs de vacances
- 30 % des vols longs pour vacances remplacés par des voyages en Europe (en train)

Reportés vers le train

- ~30 % des distances en voiture reportées vers le train
- ~50 % des distances court/moyen-courrier reportées vers le train

La mobilité à longue distance des résidents français

Le bilan carbone du secteur



41 Mt CO₂eq aujourd'hui, à faire décroître de 5% par an jusqu'en 2050

Source : Travail réalisé par le « Shift Project » Voyager Bas Carbone

Ne pas négliger les « petites lignes » et mieux desservir les petites villes

Faciliter l'usage du train

Train

Voiture

Avion

Pourquoi ne prend-on pas plus le train ?

- Un prix du billet jugé élevé, notamment pour les familles
- Un voyage long et compliqué : temps trop élevé, multiples correspondances
- Une insuffisance des possibilités de correspondance pour rejoindre le lieu de destination

Pour tripler le trafic en voyageurs-km à horizon 2050 et rendre effectif le report modal, il nous faut des trains

Développer une offre ferroviaire variée

- des **trains internationaux pour parcourir l'Europe** : train classiques de jour et de nuit, trains à grande vitesse de jour et, pourquoi pas, de nuit, notamment vers l'Espagne et l'Italie, destinations préférées des Français
- des **trains qui permettent des transversales et la desserte des villes moyennes**, sous la forme de trains classiques et de trains à grande vitesse à capacité modérée
- des **dessertes low cost** capacitaires renforcées
- **desservir davantage de gares en direct** (objectif doublement)
- **stopper la suppression des petites lignes** et développer des solutions type train léger pour une utilisation en correspondance avec les trains de longue distance

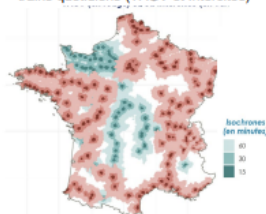
Limiter le prix

- par une **baisse de la TVA** (taux de 5,5%)
- par l'usage de **tarifs sociaux** permettant de réduire le coût du voyage pour des publics ciblés (jeunes, familles)

Accélérer le développement de l'intermodalité en gare

- par une **mise en tourisme** des offres de transport collectif
- **vélos en location, TAD**

Gares desservies par au moins deux trains quotidiens (TAGV et Intercités)



source ART d'après données SNCF Réseau et INSEE

De l'importance de l'entretien du réseau !

Un réseau ferré bien entretenu, modernisé et facile d'accès pour les opérateurs

Train

Voiture

Avion

Entretien, régénérer et moderniser les 28 000 km de lignes du réseau ferré français, de manière à accueillir 2 fois plus de trains-km:

Poursuivre l'électrification du réseau

Veiller à la résilience du service voyageurs en prévoyant des itinéraires alternatifs (infrastructures en bon état et plan de transport associés)

Poursuivre le développement de lignes nouvelles en privilégiant la capacité et la résilience du système

Améliorer le rapport qualité/prix du service rendu aux opérateurs



Les principaux autres enjeux identifiés :

Pour Saintes, son agglomération et la Saintonge

Relier Saintes à Bordeaux en une heure environ permettrait aux Entreprises de s'appuyer sur le train pour renforcer leur stratégie, et offrirait à la population du territoire un accès facile et décarboné à la capitale régionale, ses offres culturelles, commerciales et son accès sur le monde.



Accès à plus de main d'œuvre qualifiée pour les Entreprises et l'Administration :

Nos entreprises recherchant, entre autre, de la main d'œuvre qualifiée et des cadres supérieurs, auront la chance de pouvoir intéresser ces derniers et les inciter plus facilement à venir travailler sur notre territoire ce qui est actuellement compliqué comme l'expliquent certains dirigeants (cf livre blanc CCI)

Il en serait de même pour nos services publics comme par exemple l'hôpital de Saintes qui peine à recruter des médecins et est obligé de fermer régulièrement son service pédiatrique.

L'amélioration de cette ligne pourrait également faciliter le développement de certaines de nos entreprises comme par exemple celles qui font partie du secteur du Cognac, qui sont donc dans l'international sans une ligne correcte pour rejoindre notre capitale régionale et son aéroport.

Le Ferrocampus : l'Écosystème de l'Excellence Ferroviaire

L'implantation à Saintes du Ferrocampus n'est pas anodine. Le territoire dispose d'un riche complexe ferroviaire qui accueillait en son temps plus d'un millier d'employés dans le secteur. Le territoire industriel de Saintes et son positionnement stratégique font de la commune l'étoile ferroviaire de la Charente-Maritime et de la Nouvelle-Aquitaine.

Le Ferrocampus est un pôle d'excellence européen dédié au ferroviaire. Il recevra ses premiers étudiants en septembre 2023. Comment imaginer un tel pôle d'expertise sur la formation, la technologie et l'innovation en matière ferroviaire avec une ligne très vieillissante pour rejoindre la capitale régionale ? Pour que ce centre soit pris au sérieux, il doit avoir une image moderne et ambitieuse à commencer par ses propres voies ferroviaires.

N'oublions pas également qu'un des rôles du Ferrocampus est d'apporter le meilleur service aux citoyens de l'ensemble du territoire et maintenir les lignes de desserte fine du territoire !



Étudiants, opportunités de carrière et Immobilier Saintongeais :

Les étudiants du Ferrocampus auront la chance de pouvoir se loger à des coûts raisonnables puisque notre immobilier est en moyenne nettement moins élevé que l'immobilier bordelais, 2 150 € du m² à Saintes contre 4 800 € à Bordeaux.

Notre immobilier abordable peut d'ailleurs permettre à de jeunes diplômés d'acquérir leur premier bien tout en privilégiant leur carrière professionnelle dans la région bordelaise si cette ligne Saintes-Bordeaux est améliorée.

Il en est de même pour l'égalité d'accès aux formations professionnelles et à l'enseignement supérieur. Tous nos jeunes qui souhaitent suivre un cursus dans les écoles de la capitale régionale sans avoir les moyens de payer un logement à Bordeaux, pourraient envisager ces formations si le réseau ferroviaire leur permettait de rentrer chez eux le soir.

Des opportunités de carrière pour nos locaux pourront être également envisagées sans déménager et donc sans chambouler leur vie familiale avec un temps de trajet tout à fait envisageable.

Tourisme d'avenir, équité territoriale et équilibre des flux :

Saintes dispose d'atouts touristiques remarquables. Capitale antique, la ville est idéalement située sur le département en Charente-Maritime en limite avec la Charente. Cet emplacement au centre du développement touristique de demain, entre slowtourisme (tourisme de Nature) et patrimoine correspond aux tendances et attentes actuelles d'un tourisme de qualité. La cible des city-hoper bordelais notamment, doivent pouvoir disposer d'un moyen de transport collectif de qualité et rapide.

Les destinations touristiques de l'intérieur constituent aujourd'hui une marge de progression pour le développement économique et le désenclavement du territoire. Avec la flow-vélo, et l'essor du slow-



tourisme, Saintes est au premier plan de la stratégie de développement touristique du département. En effet la côte atlantique est saturée en saison estivale et désertifiée le reste de l'année. Le développement du tourisme en Charente-Maritime passera nécessairement par l'élargissement de la saison touristique au printemps et à l'automne par l'attractivité de Saintes en particulier qui bénéficie d'un potentiel d'attractivité énorme par son patrimoine et son agglomération rurale (viticulture, fleuve Charente...)

Par ailleurs, Saintes en qualité de 2^{ème} ville du département doit bénéficier d'une politique publique de développement territoriale équivalente aux villes partenaires du département (Rochefort, La Rochelle etc).

Enfin, selon les dernières données de Charentes-Tourisme et de l'office de tourisme de Saintes, l'origine des touristes est déséquilibrée entre le sud et le nord. Seulement 11% des touristes viennent de la Gironde et de Bordeaux en particulier, contre 31% des pays de la Loire et Bretagne. La durée et la qualité du trajet Bordeaux-Saintes ne sont pas étrangers à ce flux nord-sud dominant.

Remise en cause de la valeur de l'entreprise en Saintonge et Haute-Saintonge

Lorsque l'état lance en 2019, la mise en concurrence de l'exploitation des lignes Trains d'Equilibre du Territoire (TET), les éventuels opérateurs ARRIVA, EURORAIL et TRANSDEV dans une période contrariée (COVID 19), décidaient de laisser seule la SNCF en futur opérateur. Le gouvernement, face la conjoncture défavorable liée à la pandémie décide de relancer l'appel d'offre en septembre 2022 sous une nouvelle mouture à laquelle la Société LE TRAIN fait réponse et obtient le trajet NANTES-BORDEAUX avec pour objectif une durée n'excédant pas 3 heures !

C'est avec cette ambition que la société LE TRAIN obtient une licence pour circuler sur le réseau ferré français et passe commande de rames neuves auprès d'un constructeur espagnol.

Sur cette base d'information, il conviendra, localement, d'apprécier la situation de la ligne SAINTES BORDEAUX et de la mise à disposition d'infrastructures ferroviaires qui permettraient à un chef d'entreprise de se transporter d'un point A à un point B dans un laps de temps et de fréquence comparable aux annonces sur d'autres territoires du sol français.



Ainsi, un chef d'entreprise appréciera une mise à disposition (concurrentielle ou pas) du service qui lui permettrait de valoriser son investissement sur un territoire exsangue en termes de fiabilité (temps de trajet anormal induit par un manque de fiabilité de l'infrastructure actuelle), en s'accordant un temps de déplacement cohérent.

Tel que présenté en amont, un trajet NANTES-BORDEAUX en 3 heures pourrait laisser quelque espérance dans le rétablissement, dans un avenir aussi proche que raisonnable, de la ligne SAINTES-BORDEAUX par des prises de positions autant que d'actions en adéquation avec le développement de notre territoire et des ambitions de ses acteurs économiques.

Les investisseurs pourraient ainsi apprécier une volonté aussi forte et sincère apportant un gage de sérénité économique en toute équité d'exploitation.

Point de vue Région Nouvelle-Aquitaine :

Convergence des intérêts :

Une ligne ferroviaire reliant Saintes à Bordeaux en moins de 1h30

Nous ne pouvons pas parler de la ligne Saintes – Bordeaux sans l'intégrer dans son environnement complet et plus global qu'est l'échelle régionale. Il est donc important de parler de la ligne dans son intégralité à savoir la fameuse ligne Nantes – Bordeaux, comme il l'est d'ailleurs stipulé dans l'article publié le 21/05/21 et mis à jour le 24/11/21 sur le site de la SNCF Réseau : Ligne Nantes – Bordeaux)



Sources : <https://www.banquedesterritoires.fr/ferroviaire-letat-relance-la-mise-en-concurrence-des-lignes-nantes-bordeaux-et-nantes-lyon>

Le temps de transport : un allié pour le développement des entreprises et un atout pour le bien-être

La convergence des intérêts prend ici tout son sens avec des opportunités humaines fortes. Dans une actualité portée par différents problèmes et notamment celui de la tension sur les emplois et le chômage, une des solutions pourrait passer par le ferroviaire et par le raccourcissement des temps de parcours domicile travail. Le temps de **trajet moyen en France entre le domicile et le travail est de 50 min. aller-retour** (*sources : dares.travail-emploi.gouv.fr*) avec de grandes disparités notamment entre les grandes agglomérations et les plus petites.

Le fait d'avoir une ligne performante permettrait à des salariés bordelais, saintais voir du nord du département de la Charente-Maritime d'élargir leur prospection et ainsi augmenter les opportunités de carrière tout en préservant un clivage territorial (pas besoin de déménager l'ensemble de sa famille ce qui pour le conjoint est un atout fort). Cela permet une montée en compétence forte des territoires et surtout participe à la réduction du taux de chômage. C'est ce que nous appelons les opportunités de carrières Inter-Régionales.

Cet afflux de candidats aurait également un atout plus que bénéfique pour les entreprises des territoires qui pourraient ainsi voir les compétences nécessaires intégrer les équipes mais aussi prospérer et se développer de manière plus sereine du point de vue recrutement.

...mais aussi des opportunités de délocalisations

Tout en restant dans ce registre de développement de territoire, l'amélioration de la ligne et surtout l'amélioration du temps de transport, permettrait également à Bordeaux capitale de la grande Région de Nouvelle-Aquitaine de décentraliser certains services afin de gagner en efficience, en économie, mais aussi et surtout en proximité.

De même des Entreprises de Gironde qui peinent à conserver leurs salariés pour des questions de prix de l'immobilier, de qualité de vie et de temps de transport, pourraient délocaliser une partie de leurs activités sur le territoire de Saintes tout en gardant une proximité d'accès permettant facilement les échanges.

L'aéroport International

Situé à 30 mn de la gare Saint Jean, l'aéroport international de Bordeaux-Mérignac rendrait accessible la Saintonge en moins de deux heures pour tout homme d'affaires ou touriste arrivant à Mérignac.

Et réciproquement le Saintongeais qu'il soit touriste ou chef d'entreprise aurait de nouveaux réflexes pour se rendre à l'étranger.

Aujourd'hui il n'est pas question de prendre le train pour faire du business à l'international. La voiture s'impose malgré toutes les contraintes de parking, bouchons et temps de transport pour relier l'Aéroport.



Un autre intérêt fort dans la régénération de la ligne Bordeaux – Nantes et surtout de ce tronçon Saintes-Bordeaux, c'est l'interconnexion ferroviaire entre les deux capitales régionales que sont Nantes et Bordeaux et la connexion ferroviaire à deux aéroports internationaux permettant ainsi aux salariés, chefs d'entreprises, commerciaux, chercheurs ou autres de se connecter facilement avec l'ensemble des pays du monde, et ainsi développer leur business. Mais c'est aussi et surtout la possibilité à la fois pour les territoires et la SNCF de capter les voyageurs touristiques du monde entier.

Le tourisme, un point fort de notre région, une opportunité forte pour le train

Comme nous avons pu le citer plus haut, la Nouvelle-Aquitaine est la plus grande région française avec une superficie de 84 100km² (*Source Insee*) soit 15% du territoire Français, mais c'est aussi la 3^{ème} région la plus peuplée avec 6 010 289 habitants (*Source Insee au 1er Janvier 2019*) derrière l'Île de France et l'Auvergne Rhône Alpes, ce qui équivaut à 9.2% de la population Française. Et toujours selon l'Insee la Nouvelle-Aquitaine enregistre la plus forte hausse de personne à la fois pour s'installer mais aussi pour le tourisme avec une augmentation de +1.3% chaque année. La Charente Maritime en est l'un des acteurs majeurs puisqu'elle se place chaque année en premier ou deuxième département dans les destinations et nuitées touristiques (*Sources : L'Express, Le Point, L'actu, Etude Abritel,...*).

Pour faire en sorte de continuer à performer il nous faut des infrastructures qui soient à la hauteur. Le fait d'avoir un réseau ferroviaire performant et notamment une vraie ligne Bordeaux – Nantes passant par Saintes permettrait la connexion aux différentes ligne LGV mais aussi aux aéroports internationaux que sont Nantes et Bordeaux. La SNCF pourrait tirer profit de ces voyageurs touristiques, qui eux profiteraient à la fois de la mobilité douce tout en ne s'occupant que de leurs vacances. Qui plus est en tant que département littoral, les différentes connexions avec les lignes connexes type Royan, par exemple, renforceraient bien évidemment l'attrait pour le ferroviaire et les territoires.

Ouverture à l'ensemble du globe pour les citoyens ...mais aussi pour les marchandises



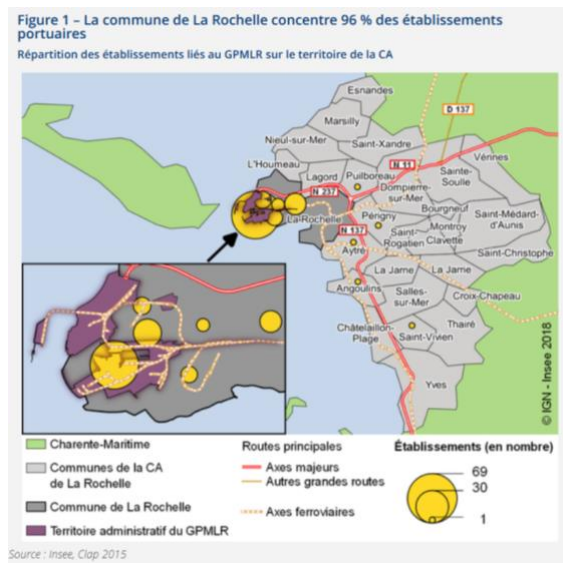
- ZONE GRAND PORT MARITIME FRANÇAIS
- TRAFIC PAR ZONES GÉOGRAPHIQUES
- LES GRANDS PRODUITS
- TRAFIC PAR ZONE PORTUAIRE

Enfin, un autre intérêt fort que nous avons relevé et identifié c'est la partie Fret. En effet, Bordeaux est doté du 7^{ème} plus grand port maritime français (*Sources Bordeaux Ports*), composé de 7 terminaux spécialisés répartis le long de l'estuaire de la Gironde, c'est à ce jour 6 millions de tonnes de marchandises dont les 2 principaux sont l'export d'Hydrocarbure (56% du total) et l'export de Céréales (14% du trafic). C'est environ 900 bateaux qui sont accueillis chaque année.

Source : <https://www.bordeaux-port.fr/fr/le-port-de-bordeaux/chiffres-cles>

La Charente Maritime a également un port important, le port de la Palice qui est le 6^{ème} plus grand port Français avec 9.6 millions de tonnes marchandises mais c'est aussi et surtout le 1^{er} port français importateur de produits forestiers et le 2^{ème} port français exportateurs de Céréales (*Source Port de la Rochelle*). Et pour rappel c'est 12.8% de marchandises portuaires qui sont transportées par le train.

Une fois de plus, l'ensemble de ces chiffres et de ces données montre l'intérêt qu'il y aurait à faire en sorte que la connexion entre les deux infrastructures puisse se faire d'une manière sécurisée mais aussi et surtout dans un délai qui soit le plus court possible. Le fret ferroviaire pourrait ainsi être développé encore plus en conséquence permettant là encore des échanges mondiaux et un développement économique.



En Conclusion : expression du dirigeant d'une grande entreprise du territoire

Verbatim : mail reçu le 17/03/2023

Bonjour Monsieur,

Suite à notre rencontre, je vous confirme le très grand intérêt que notre groupe, **Coop Atlantique**, porte au renforcement de la liaison ferroviaire entre Saintes et Bordeaux. Il est évident que la métropole bordelaise représente un attrait croissant pour notre Coopérative. Les déplacements de nos collaborateurs dans cette direction se multiplient, souvent en voiture, trop rarement en train, faute de fréquence mais aussi en raison de temps de trajets encore trop longs. Pour nous, le désenclavement de Saintes en direction de Bordeaux via une ligne rapide par le réseau ferroviaire serait très apprécié. Il apporterait confort de déplacement, plus d'efficacité et une réduction de notre empreinte carbone.

Nous sommes en conséquence très en soutien de votre action en faveur de cette ligne rapide Saintes Bordeaux.

Restant à votre disposition pour plus d'informations.

Bien cordialement

Hervé Flambard

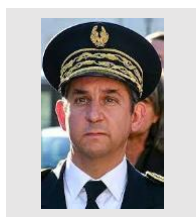
Président du directoire de COOP ATLANTIQUE



Avec

176 magasins, 3 000 salariés et un chiffre d'affaires de **1,07 milliard d'euros** en 2022, Coop Atlantique est la **première coopérative de consommateurs de France**.

Merci de votre participation ...nous comptons sur vous, les représentants de notre territoire :



M Nicolas BASSELIER, préfet de la Charente-Maritime



Mme Véronique SCHAAF, sous-préfète de Saintes



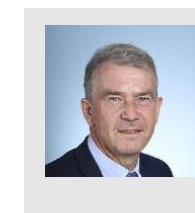
Mme Corinne IMBERT Sénatrice de Charente-Maritime



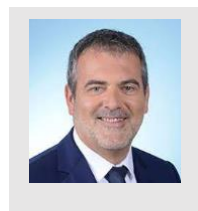
M Daniel LAURENT Sénateur de Charente-Maritime



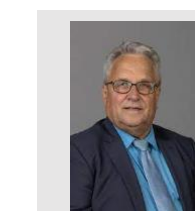
M Mickael VALLET Sénateur de Charente-Maritime



M Jean Philippe ARDOUIN : Député de la 3^{ème} Circonscription



M Raphael GERARD : Député de la 4^{ème} Circonscription



M Jacky EMON : Conseiller Régional, Référént du territoire



Mme Sylvie MARSILLY : Présidente du Département



M Bruno DRAPRON : Président de la CDA de Saintes



Avec le soutien de la



POITOU-CHARENTES
LIMOUSIN
OSONS ÊTRE
DIRIGEANT-E-S
AUTREMENT



PARC
SAINTES Océan



Annexes :



L'Interclubs Pro Saintais représente la richesse et la diversité économique du territoire.

Il est l'interface entre les collectivités, les Institutionnels et les entreprises.

L'Interclubs étudie et accompagne les sujets économiques d'intérêt collectif (développement / création), par des actions communes qui servent l'ensemble des adhérents.

L'Interclubs sur le territoire saintais c'est :

plus de 300 entreprises, 6 000 salariés et environ 2 Milliards € de chiffre d'affaires



Dernière soirée de l'Interclubs avec 300 décideurs le 16 Mars 2023

Bordeaux, le  8 MARS 2023

Monsieur le Sénateur,

Par courrier du 24 janvier, vous me faites part de votre préoccupation concernant l'état de la ligne ferroviaire Saintes – Saint Mariens et de l'incompréhension des élus de la Haute-Saintonge concernant la taxe spéciale d'équipement liée au grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO).

L'État est bien conscient de l'importance de la ligne Saintes – Saint Mariens et plus largement, de la ligne Nantes-Bordeaux pour les nombreux voyageurs qui l'empruntent quotidiennement. Elle contribue notamment au désenclavement des territoires traversés, à leur attractivité et à leur développement économique. Cette ligne est d'ailleurs empruntée par un service de trains d'équilibre des territoires (TET) relevant de la compétence de l'État.

S'agissant de la situation actuelle de l'infrastructure entre Saintes et Saint-Mariens, l'État et la Région Nouvelle-Aquitaine ont tenu leurs engagements financiers, accompagnés en cela par le Département de Charente-Maritime et SNCF Réseau, dans le cadre du contrat de plan État-Région 2015-2022 pour améliorer la performance de cette ligne, qui était très dégradée. Une dernière opération financée au titre de ce contrat de plan sera réalisée en 2023 pour remplacer des traverses sur un secteur critique et éviter une interruption des circulations dans les prochaines années.

Dans le cadre du plan « petites lignes » lancé par le gouvernement en février 2020, la ligne Nantes – La-Roche-sur-Yon – Bordeaux et plus particulièrement sa partie entre Saintes et Saint-Mariens en Charente-Maritime fait partie des 14 lignes de desserte fine du territoire dont la régénération sera prise en charge par SNCF Réseau à compter de 2024, dans la trajectoire financière issue du contrat de performance de SNCF Réseau.

Les investissements de régénération à réaliser après épuisement des moyens mis en place dans le cadre du CPER 2015-2022 seront donc pris en charge à 100 % par SNCF Réseau.

L'État restera vigilant sur le fait que SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure, mette en œuvre de façon optimale les investissements nécessaires à la régénération de cette ligne, en adéquation avec les moyens prévus au contrat de performance, afin de maintenir la qualité de service, et éviter les risques de suspension des circulations.