Réunion publique 29/11/2019 Andilly

Bonsoir à toutes et à tous.

Bienvenue et merci pour votre présence ce soir à l’heure où d’habitude on pense plutôt au week-end et au repos bien mérité de fin de semaine.

Cela prouve toute l’importance que vous portez à ce dossier qui s’éternise malgré notre très forte implication à le faire progresser.

Avant d’entrer dans le vif du sujet, il faut savoir que dans ce dossier tout esprit partisan et toute vision électoraliste seraient de nature à condamner son aboutissement et seraient contraire à la déontologie des CODEV, d’ailleurs les CODEV ont invité tous les élus pouvant être intéressés par ce sujet sans aucune distinction politique ou territoriale.

A partir de janvier 2020 et jusqu’en mai 2021, des travaux de rénovation de la voie 2 entre la Roche-sur-Yon et la Rochelle vont avoir lieu. La voie 1 sera, elle, déposée.

Durant cette période la ligne sera totalement fermée à la circulation des trains. Au niveau de la circulation routière, des difficultés apparaîtront puisque les passages à niveau, qui sont appelés à être conservés, seront condamnés durant une période pouvant aller jusqu’à 3 à 6 semaines par périodes de 3 à 5 jours en continu.

8 d’entre eux seront supprimés définitivement dont 1 à Marans.

Dès la présentation des études de suppression des PN, le CODEV de l’Aunis a porté son choix sur la suppression du PN n°131 de Marans au lieu du PN n°130 proposé par SNCF Réseau.

Pourquoi ce choix ? Simplement par le simple fait que l’existence de ce PN n°131 à cet endroit interdisait la remise en service d’un point d’arrêt voyageurs dans cette ville.

En effet les quais existants sont obsolètes et se trouvent dans une zone de protection des risques technologiques entourant l’entreprise SIMAFEX. Il faut donc éloigner les quais de cette zone et de plus SNCF Réseau ne conçoit plus de quais d’une longueur inférieure à 200/220 m.

Nous avons convaincu et obtenu cette suppression.

Dès lors il fallait conserver la possibilité de traverser les voies en toute sécurité, les 3 CODEV de Sud Vendée Littoral, de Territoire Sud Vendée et de l’Aunis ont demandé la création d’un passage souterrain en lieu et place du PN supprimé contrairement à SNCF Réseau qui voulait une suppression simple.

Il a fallu convaincre nos élus locaux pour que finalement cette proposition soit validée en Préfecture de Charente Maritime le 30 avril 2019.

Bien que le financement des études soit bouclé, SNCF Réseau se fait tirer l’oreille et reporte la construction de cet ouvrage au-delà des travaux de la voie 2 malgré que, à Marans, les deux voies seront rénovées simultanément durant cette 1ère phase.

Ce report de mise en place du passage souterrain au-delà de la 1ère phase impliquera la coupure, la dépose et la repose des voies neuves et de toutes les commandes de signalisation nouvellement mises en place.

Quel en sera alors le coût ? Il faut envisager une augmentation de l’ordre de 30 à 50%. Nos collectivités territoriales et locales n’ont certainement pas besoin d’une telle ardoise supplémentaire. L’argent public issu des impôts des contribuables, que nous sommes tous, mérite une utilisation plus rationnelle.

**Aujourd’hui, notre première demande est la construction impérative du souterrain piétons et vélos durant la phase 1 des travaux.**

Pourquoi Vélos et piétons ? Parce que la traversée des voies doit se faire en toute sécurité, et qu’actuellement deux établissements touristiques se trouvent aux abords. Nous voulons aussi qu’un TER desserve cette ville. Par ailleurs un dossier déposé depuis plus d’un an par le Conseil de Développement de l’Aunis présente un itinéraire cyclable entre Marans et Andilly-les-Marais passant par ce point.

**Notre deuxième demande est l’inscription de la phase 2 de la rénovation de la ligne au prochain contrat de plan Etat/ Région qui doit inclure :**

* **La rénovation de la 2ème voie.**
* **La mise en condition de réouverture des points d’arrêt TER demandés que sont Champ-Saint-Père, Nalliers et Velluire côté Vendée et Marans, Andilly-Saint-Ouen, Dompierre-sur-Mer et Périgny-Rompsay côté Charente Maritime**

La rénovation de la deuxième voie et l’aménagement des quais aux normes dans les gares d’arrêt, conditionnent la mise en service d’un TER entre les deux chefs-lieux de Vendée et Charente-Maritime.

La rénovation de la 1ère voie seule, n’est pas suffisante. Cela limiterait à 8 le nombre d’aller-retour sur la ligne quotidiennement y compris les trains inter cités qui ne correspondent pas à nos besoins de dessertes locales et les trains FRET. Engager de telles dépenses pour si peu de service s’apparente à du gaspillage d’argent public.

**Notre troisième demande est la réduction des pas d’espacement des trains sur la ligne à 10 km afin d’obtenir une desserte TER répondant aux besoins des usagers.**

Il est indispensable de réduire les pas d’espacement des trains, prévus à 30 km lors de la 1ère phase pour les passer à 10 km maximum lors de la seconde phase. Cet aménagement permet d’augmenter le nombre de circulations simultanées sur la ligne donc de donner plus de souplesse dans la construction des horaires de desserte et répondre le plus finement possible aux besoins des usagers.

Nous constatons donc que si nous voulons obtenir un service TER de qualité, ce dossier doit être étudié dans sa globalité dès maintenant et non pas avancer au coup par coup. Il faut dès maintenant et durant toute la période des travaux de la phase 1, exprimer nos besoins afin que ceux-ci soient pris en compte dans le résultat final. Cela induira un moindre coût.

Pour ne pas que ces demandes demeurent des vœux pieux, les citoyens, futurs usagers que vous êtes se doivent d’accompagner leurs élus, leurs associations, leurs CODEV afin d’amplifier la portée de ces propositions et créer une dynamique de soutien à la réalisation de cette démarche.

Aucune forme d’action ne sera à négliger, certains signes récents nous ont apporté la preuve que même les élus prudents au départ ont compris et soutenu nos demandes.

Nos enjeux sont :

* Une diminution du temps de transport pour les scolaires et les salariés,
* La facilité de déplacements vers les villes pour les personnes âgées,
* L’arrimage de tout un territoire au réseau TGV,
* La diminution des embouteillages à l’entrée des villes
* La dimension environnementale portée par tous les EPCI pour un avenir décarboné

Tout cela motive notre action et exige votre implication dans ce dossier.

Nous vous remercions pour votre attention et maintenant place au débat.