

14 COMITES DE LIGNES

Pour améliorer la qualité de services

Questions/Réponses



Comité de ligne Lot-et-Garonne 2 juin 2025



Bordeaux – Langon – Marmande – Agen

Vous trouverez dans ce document, **les réponses aux questions et contributions déposées lors de la concertation** sur la plateforme en ligne, dans les formulaires d'inscription ou pendant des réunions publiques.
Vous pouvez retrouver en ligne sur la plateforme, dans la section rediffusion, la vidéo replay de la réunion publique.

Toutes les infos sur

 transports.nouvelle-aquitaine.fr

1 : Questions posées sur la plateforme de concertation

Confort	Réponses
« Les trains circulant le matin et en fin d'après-midi sont utilisés par les travailleurs et sont donc facilement bondés. De nombreux utilisateurs montent aussi avec leur vélo, qui plus est en période estivale. A défaut de pouvoir rajouter des trains, il serait préférable d'avoir des trains plus longs aux heures de pointe ».	Victime de son succès, le TER en Région Nouvelle-Aquitaine fait face à des problèmes de suroccupation sur certaines lignes, dont la ligne 44. Pour remédier à cela, la Région a passé une commande d'achat de 18 nouvelles rames. Celles-ci seront déployées progressivement sur le réseau régional à partir du printemps 2025.
Confort	Réponses
« De plus en plus de passagers utilisent un second moyen de déplacement en plus du TER : un vélo ou une trottinette. Les trains étant déjà bondés aux heures de pointes, cela engendre déjà des agacements de la part de tous les usagers. Par-dessus, vient se rajouter les emplacements très étroits et plus appropriés des vélos et trottinettes et qui se retrouvent par dépit à la place de personnes qui pourraient profiter d'un voyage assis. Ne songerez-vous pas à prévoir des espaces plus grands et nécessaires pour le confort de tous ? ».	La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport de vélos à bord, sachant que cela ne doit pas se faire au détriment du transport de personnes, qui doivent pouvoir voyager dans des conditions de sécurité et de confort. Le nombre de places dédiées au vélo est limité dans chaque train. Le contrôleur, qui doit veiller à la sécurité des voyageurs, peut interdire en cas d'affluence l'accès à bord des vélos lorsque les emplacements dédiés sont déjà occupés.
Correspondances trains	Réponses
« La plupart des TER utilisés par les travailleurs partent pile quand ceux de la ligne 44 arrivent à Bordeaux et inversement. On se retrouve donc à devoir poireauter 30min~1h (quand tout va bien) car souvent les gares utilisées par les travailleurs sont des petites gares qui ne sont pas systématiquement desservies. Avec en plus de nombreux usagers à vélo, les trains sont vite bondés ».	Dans la mesure du possible, la Région et SNCF sont vigilantes quant aux correspondances TER. Il peut malheureusement arriver que certaines correspondances ne puissent pas être proposées pour des raisons techniques. La Région Nouvelle-Aquitaine et SNCF Voyageurs travaillent conjointement pour s'adapter à l'enjeu lié à l'emport de vélos à bord, sachant que cela ne doit se faire au détriment du transport de personnes, qui doivent pouvoir voyager dans des conditions de sécurité et de confort. Le nombre de places dédiées au vélo est limité dans chaque train. Le contrôleur, qui doit veiller à la sécurité des voyageurs, peut interdire en cas d'affluence l'accès à bord des vélos lorsque les emplacements dédiés sont déjà occupés.
Gare	Réponses
« Les petites gares comme celle de la commune où je vis (Saint Romain le Noble) sont fermées, voire à l'abandon. Serait-il possible d'envisager une réouverture ? ».	Pour que nous puissions étudier une réouverture de gare, il faut tout d'abord que les collectivités locales soutiennent le projet et nous en fassent la demande. Elles doivent ensuite réaliser des études de potentiel. Si le potentiel est avéré, des études techniques peuvent être lancées. En général, 5 années au moins sont nécessaires entre les études préliminaires et la livraison d'une nouvelle gare. Par ailleurs, il faut également que le projet soit co-financé par les collectivités locales, une réouverture de gare coûtant plusieurs millions d'euros.

<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Depuis l'année dernière les horaires de départ d'Agen en direction de Bordeaux ont été modifiés et sont inappropriés en fin de journée, en particulier pour les scolaires, enseignants ou les personnes finissant à 17h ou 18h : 17h02, 17h58, 19h07. Que l'on finisse les cours ou son travail à 16h, 17h, 18h, il faut attendre une heure avant d'avoir un train. Auparavant les départs étaient prévus 15 à 25 mn après chaque heure, ce qui laissait le temps de se déplacer du lycée ou de son lieu de travail et d'avoir rapidement un train. Il me semble donc que les nouveaux horaires ne sont pas à l'avantage des usagers du TER mais prennent avant tout en compte les horaires des TGV et Intercités ».	Les horaires ont été modifiés en raison des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, travaux qui ajoutent 10 minutes de temps de parcours entre Saint-Médard-d'Eyrans et Bordeaux. Ainsi, pour pouvoir maintenir le nombre de circulations sur cette ligne, nous avons été contraints de changer les horaires. Ce fut le cas également pour les trains Intercités, TGV, ou fret. Ces travaux permettront d'accueillir un nombre de trains plus élevé à l'avenir, et donc d'améliorer les fréquences.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Aujourd'hui, nous subissons beaucoup de retard suite à la régulation du trafic. La LGV va empiéter sur une partie de notre ligne. Malgré la construction de voie de régulation, le TER devra encore se substituer et donc subir une nouvelle fois du retard en gare ou du retard sur une voie de garage. Car ne le cachons pas, tous ses travaux ne sont pas pour l'amélioration de nos trajets quotidiens ».	Au contraire, la LGV permettra de retirer les TGV de la ligne actuelle, les TER subiront donc moins les perturbations liées aux TGV. Les travaux AFSB visent à accueillir la LGV, mais aussi à l'amélioration des trains du quotidien. Une fois les travaux terminés, 44 trains (tous confondus, TER, Intercités, TGV, fret) pourront entrer et sortir de Bordeaux aux heures de pointe, contre 15 actuellement.
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Je souhaiterais que l'Intercités Bordeaux-Marseille et Marseille-Bordeaux s'arrête systématiquement en gare de Marmande car au vu de la ponctualité légendaire de ce train, il me semble que 5mn d'arrêt en gare de Marmande ne le retarderait pas plus et rendrait un grand service aux usagers quotidiens de la Ligne L44 en offrant des horaires supplémentaires ainsi qu'une rapidité appréciable au vu d'un trajet Bordeaux-Marmande rallongé de 20mn quotidiennes aller-retour pour le TER métropolitain. Le principe d'un abonnement mensuel aller-retour pourrait également être envisageable en alternative au choix au billet à 1€, sur le modèle de la section marseillaise en complément de l'abonnement TER ».	La desserte des Intercités n'est pas du ressort de la Région mais de l'Etat (Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités).
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Nous sommes de plus en plus nombreux à prendre cette ligne pour aller travailler sur Bordeaux. Seulement la proposition d'horaires du matin et du soir n'est pas assez importante depuis La Réole, en rajoutant 2 ou 3 horaires de plus (entre 8 et 9h), idem pour le soir entre 18h30 et 19h30, mais aussi les samedis. Ce n'est pas normal qu'il y ait plus de train qu'à partir de Langon, en augmentant la proposition d'heures et ce sur la ligne complète.	8 TER entre 5h30 et 10h permettent de relier Bordeaux depuis La Réole. 6 dans le sens inverse le soir entre 16h30 et 19h30. L'offre actuelle permet de couvrir l'essentiel des besoins de déplacement domicile-travail. Par ailleurs, les « creux » de TER sont pris par des passages de TGV et d'Intercités, il y a donc peu voire pas de place pour mettre de nouveaux TER. Pour l'heure, il n'y a pas de développement envisagé en ce sens.

Notre embauche et débauche serait bien moins stressantes, et surtout confortable pour tout le monde ».	
<i>Horaires</i>	<i>Réponses</i>
« Lors du dernier service, le TER de 10h33 au départ de Bordeaux a été anticipé à 10h18. Ce qui correspond pile à l'heure d'arrivée du TGV qui part de Paris vers 8h00. Il n'est plus possible de quitter Paris à un horaire décent et arriver en Lot et Garonne avant midi. Est-il possible d'envisager de recaler ce TER (après le Ouigo qui semble avoir pris le sillon) ».	Dans la mesure du possible, la Région et SNCF sont vigilantes quant aux correspondances TER/TGV ainsi qu'à la complémentarité entre les deux offres. Il peut malheureusement arriver que certaines correspondances ne puissent pas être proposées pour des raisons techniques ou une incompatibilité avec des besoins horaires précis. L'horaire de ce TER, comme tous les autres, a été décalé en raison des Aménagements Ferroviaires au Sud de Bordeaux, qui ajoutent 10 minutes de temps de parcours entre Saint-Médard-d'Eyrans et Bordeaux. Une fois les travaux terminés, 44 trains (tous confondus, TER, Intercités, TGV, fret) pourront entrer et sortir de Bordeaux aux heures de pointe, contre 15 actuellement, permettant d'augmenter les fréquences.
<i>Information voyageurs</i>	<i>Réponses</i>
« Serait-il possible de dématérialiser les abonnements sur l'application pour les gens comme moi qui perdent régulièrement leurs cartes ».	Pour l'heure, seul le pass 20/30 voyages est disponible sur l'application Modalis. A terme, la dématérialisation de tous les abonnements sur l'application Modalis sera possible.
<i>Autre</i>	<i>Réponses</i>
« Répondre aux besoins des habitants, déconcentrer la métropole, aménager harmonieusement le territoire, et son attractivité doit passer par des navettes service public toutes les heures entre Marmande et Bordeaux connectées avec le tram =réduction de la voiture dans l'agglomération bordelaise notamment. Anticiper pour l'avenir ! Déployer cette offre ouvrira une aspiration d'air. Cette offre prend aussi de plus en plus d'intérêt depuis la LGV Paris-Bordeaux. La concertation doit être développée beaucoup plus largement, compte tenu de tous ces éléments sur l'ensemble du territoire. Concertation à hauteur d'homme. Les propos très synthétiques méritent d'être développés ».	Marmande dispose d'une desserte à l'heure (voire plus) le matin, le midi et le soir. Des creux d'offre TER persistent en effet en milieu de matinée et d'après-midi, ils sont notamment pris par les TGV et Intercités qui circulent également sur cette ligne.
<i>Autre</i>	<i>Réponses</i>
« 10 minutes de plus par trajet entre Bordeaux et tous les arrêts desservis sur la ligne 44. A un rythme de 5 voyages A/R par 45 semaines travaillées sur 8 ans, cela correspond à 600 heures de plus de transport par usager. Pour un projet dépassé par l'horloge écologique, dont nombre d'usagers quotidiens ne bénéficieront pas (ou ne voudront pas, si le choix leur est encore laissé...). Qui nous dédommagera de ce temps réellement perdu ? Je propose de taxer les actionnaires du groupe SNCF pour dédommager les usagers de la ligne 44. Voilà. Qui dit mieux ? ».	Les travaux AFSB visent à accueillir la LGV, mais aussi à améliorer les trains du quotidien. Une fois les travaux terminés, 44 trains (tous confondus, TER, Intercités, TGV, fret) pourront entrer et sortir de Bordeaux aux heures de pointe, contre 15 actuellement. Cela permettra d'augmenter les fréquences.

2 : Questions écrites posées dans la conversation teams pendant le comité de lignes

Questions	Réponses
« Plusieurs questions/remarques suite à cette présentation : - Billetterie régionale : sera-t-il toujours possible d'acheter un billet couplant TER - Grande ligne (Via Modalis ou SNCF Connect) ou sera-t-on obligé d'avoir 2 applications ? - Suppressions de trains : sauf erreur fin mars début avril en l'espace de quelques jours il y a eu des pannes de trains sur la ligne qui ont entraînées des coupures de circulation de plusieurs heures : La ligne n'est pas équipée d'un système de circulation à contresens sinon pourquoi il ne semble pas avoir été activé ».	Pour le moment, il n'y a pas d'accord conclu entre Nouvelle-Aquitaine Mobilités et SNCF pour proposer la vente de titres TGV ou Intercités, mais à terme il est bien prévu que tous les canaux de distribution Modalis puissent proposer des ventes TER, urbains, TGV/Intercités. Les conditions de sécurité n'étaient probablement pas réunies pour permettre une circulation à contresens.
Questions	Réponses
« Je réside à Villenave-d'Ornon et travaille à Bordeaux centre. J'utilise la ligne 44 depuis 2019. Depuis la COVID, le nombre de trains s'arrêtant à Villenave-d'Ornon n'a cessé de diminuer. Cette gare est très mal desservie notamment par rapport à ses voisines Bègles et Cadaujac. Aussi les horaires sont peu adaptés à des heures de travail. Quelle est la raison de cette absence de trains et cela va-t-il changer à la reprise du trafic à Villenave-d'Ornon à partir de fin septembre ? ».	En 2019, la gare Villenave-d'Ornon était desservie par 14 TER chaque jour. Il y en a désormais 21 par jour en 2025, le nombre d'arrêts a bel et bien augmenté. Sauf en ce moment évidemment vu que la gare est fermée pour travaux (jusqu'en septembre). Une fois les travaux AFSB terminés (2032), l'objectif est une desserte systématique de Villenave-d'Ornon à la demi-heure.

3 : Questions posées en comité de lignes à l'oral

Questions	Réponses
Usager	Bénédicte Mazières, SNCF Réseau

Au sujet de ces travaux sur l'incident de Tonneins. Ont-ils été effectués, notamment les travaux hydrauliques pour éviter une récurrence en cas de fortes pluies ? Dante Rinaudo, Maire de Tonneins Il y aura bien des travaux hydrauliques : le long du cours d'eau, une étude est en cours pour voir qu'elles sont les possibilités de rétention d'eau afin d'éviter les avalanches, puis sous la voie ferrée il y a une entrée d'eau très petite de 2 m de diamètre. Là aussi un travail conséquent est à effectuer. Remerciements aux personnes qui ont travaillé dans une ambiance générale très positive.	Des travaux hydrauliques ont été fait, les canalisations ont été débouchées, mais il reste un travail complémentaire à faire avec la mairie.
Questions Usagère La distinction entre les usagers qui font Bordeaux-Langon et Bordeaux-Agen. On constate une disparité, est-ce justifié par rapport au nombre de voyageurs ? La ligne Langon-Agen est le parent pauvre, nous avons moins de trains.	Réponses Renaud Lagrave, vice-président Région Nouvelle-Aquitaine Langon est à l'intérieur du SERM, démarré en 2018 entre la Région et Bordeaux-Métropole. Il y a davantage de trains entre Bordeaux et Langon, car il y a un co-financement avec Bordeaux-Métropole. Il y a 3 ans, nous avons rajouté de l'offre sur l'ensemble de la ligne. Nous essayons de ménager toutes les demandes pour qu'il y ait autant de directs que d'omnibus. Mais il est vrai que cela ne suffit pas. Nous sommes conscients de la suroccupation et il faudrait plus de fréquence. Or, nous n'en n'avons pas les moyens financiers.
Questions Francis Portes, Confluence Rail Avenir 47, membre de Convergence Rail Vous voulez toucher les limites de la régionalisation. Le désengagement de l'Etat va pénaliser le service public, en particulier le ferroviaire. Il va y avoir 26 SERM avec un risque d'abandon des territoires. Bercy veut supprimer 7000 km de lignes. Nous prôtons pour un engagement fort de l'Etat avec une entreprise SNCF intégré. Vous allez être contraint par des coupes budgétaires à fermer des guichets ou des gares. La ligne Bordeaux-Agen n'est pas en danger, mais d'autres en Nouvelle-Aquitaine le sont, telle que la ligne Agen-Périgueux qui sera fermée à terme.	Réponses Renaud Lagrave, vice-président Région Nouvelle-Aquitaine Je partage ce que vous venez de dire. Cependant, heureusement qu'il y a la reprise des TER par la Région avec la régionalisation depuis 2002. Je fais partie de l'atelier n° 1 sur le financement des autorités de mobilités et des SERM avec Ambition France Transport, mis en place le 5 mai par le ministre des Transports. Nous sommes très nombreux à défendre le financement des AOM. Nous n'avons pas besoin de Bercy pour faire des SERM, nous le faisons déjà depuis 2018. S'il n'y a pas plus d'argent de la part l'Etat et que le contrat de performance reste le même, Agen-Périgueux fermera. Sur les guichets : SNCF Voyages national a décidé, il y a quelques années, de ne plus financer les

	guichets. La seule collectivité qui paie le personnel des guichets, c'est la Région. Or, ce personnel vend également des billets TGV ou Intercités, au frais de la Région. On rajoute à cela, une digitalisation des ventes de ces outils (95 % pour les TGV, 85 % pour les TER). Nous avons mis en place la vente à bord en Nouvelle-Aquitaine, la vente par SMS, à rajouter le personnel qui ne fait plus que 2 à 3 ventes/jours... Nous ne pouvons pas rester comme cela. C'est pour ces raisons que l'on a suspendu le schéma de distribution, pour pouvoir travailler avec les territoires, les associations, les élus locaux, sur un schéma qui soit discuté à l'échelle de tous les territoires. Il y a des territoires en Nouvelle-Aquitaine où il y a 3 guichets différents (celui de l'agglomération, de la gare et des transports régionaux). Cela n'a pas de sens. L'utilisateur veut des guichets multi-usages. Il y a des territoires où des élus ont fait venir dans leur gare, une maison France Service ou la Poste... il y a plusieurs solutions. Nous allons continuer à financer des guichets d'une manière concertée.
Questions	Réponses
Michel Ceruti, président de l'association Urgence accès aux soins pour tous L'hôpital est en déficit, tout comme le transport ferroviaire. Le service public qu'est l'hôpital c'est l'accès aux soins pour tous et le service public des transports ferroviaires c'est l'accès pour tous au transport sur tous les territoires. Je constate qu'il y a pas mal de co-voiturage, vous avez mis en place le co-voiturage ferroviaire. Cela mériterait d'être développé. Le sujet des navettes Marmande-Bordeaux, la coopération entre la Région et la métropole, c'est très bien ; mais la richesse de la métropole est créée avec la coopération de l'ensemble des territoires de la NA. Il pourrait y avoir une réflexion mutuelle avantageuse pour associer la métropole sur l'ensemble du territoire de la NA. Chacun nourrit l'autre. C'est l'enjeu d'un service public. J'ai amené des gens pour prendre le train ou le bus, car ils n'avaient pas d'argent. Il faut aussi se poser cette question : égal accès aux usagers aux transports sur notre territoire. Il faut un cadencement plus important sur notre territoire. Il faut créer une impulsion. Il faut mobiliser l'Etat.	Réponse apportée post-comité de lignes Santé et transport sont en effet deux piliers du service public : l'égalité d'accès doit être garantie partout, pour tous. Sur le ferroviaire, nous devons renforcer le cadencement, développer les solutions complémentaires comme le covoiturage ferroviaire et les navettes, et mieux articuler la coopération entre la métropole et l'ensemble des territoires. Mais vous l'avez dit : l'État doit être pleinement mobilisé pour accompagner ces efforts. Ni la Région ni les collectivités ne peuvent, seules, relever le défi de l'investissement ferroviaire et de la continuité du service public.
Questions	Réponses
Usager	Renaud Lagrave, vice-président Région Nouvelle-Aquitaine

Au sujet des guichets TER. Vous allez faire vendre les billets par d'autres canaux. On pourra acheter des billets de bus de la ville d'Agen au même endroit que les billets TER ? La fermeture définitive des guichets est prévue à quelle date ?	Exactement. Les distributeurs en gare d'Agen vous permettront d'acheter votre billet TER pour aller à Bordeaux et sur le même billet vous aurez le réseau urbain de départ, votre TER, et le réseau urbain d'arrivée. Vous pourrez rajouter le co-voiturage, le TAD, du vélo. Ce sera pareil pour Limoges ou Pau. Vous aurez tout sur Modalis. Tout le monde vendra tout le monde. On sera contraint de par la loi d'ouvrir à d'autres opérateurs. Nous allons travailler jusqu'à la fin de l'année sur des cartes et voir les élus. Courant 2026 en principe.
Questions Jacques Bilirit, président Agglomération Val de Garonne Nous sommes à côté du SERM et la LGV va arriver avec une nouvelle gare à Agen. Au vu de l'engorgement automobile de la métropole, je voudrais savoir si on peut travailler avec la Région en termes d'aménagement du territoire pour le développement du ferroviaire afin de répondre aux objectifs Néo Terra, de baisser le coût environnemental lié au déplacement des véhicules. Peut-on imaginer un contrat d'aménagement au même titre qu'un contrat de distribution avec la Région ? Nous sommes prêts à travailler là-dessus.	Réponses Renaud Lagrave, vice-président Région Nouvelle-Aquitaine Nous avons aujourd'hui de par la loi, la charge de créer et de mettre en place les contrats opérationnels de mobilité. Ce sont des outils importants sur les territoires ruraux mais aussi dans le cadre des coordinations entre les AOM, la Région et les intercommunalités autour. Ces contrats opérationnels ont été votés par le législateur en 2019, mais il n'y a pas un euro. Nous avons fait un choix d'accompagner cela à une certaine hauteur, mais ce n'est pas suffisant. Indépendamment de la question des SERM, le sujet c'est de savoir comment on peut travailler efficacement. C'est ce qu'on a fait avec Bordeaux Métropole. Tout cela est possible. Nous avons 2 SERM en NA validés, mais 4 territoires veulent aussi être labellisés. Par exemple, une halte ferroviaire va être réouverte à Bidart, à Bayonne et Saint-Jean-Pied-de-Port, nous avons rajouté des TER, car c'était leur demande. Nous faisons avec les moyens budgétaires, sur le SERM bordelais nous ne pouvons pas aller plus loin pour l'instant. Mais nous sommes à l'écoute de ces sujets.
Questions Thomas Machefé, élu à Sainte-Bazeille et usager Sur les effets météorologiques et sur le réseau. Une cause qui vient régulièrement l'hiver, le givre. Ce n'est pas exceptionnel dans notre Région. L'hiver, le réseau est paralysé. Que comptez-vous faire pour résoudre ce problème ?	Réponses Bénédicte Mazières, SNCF Réseau Ce ne sont pas forcément les températures basses qui créent le givre, mais l'humidité. Lorsqu'il n'y a pas de travaux de nuit, nous avons des circulations de trains de fret avec des archers en acier, qui empêche le givre de se former. Mais en ce moment, nous avons des travaux de nuit et ces trains ne circulent pas, d'où la formation du givre le matin. Il n'y a pas de solution miracle. Nous avons testé des pulvérisations de produits qui fonctionnent dans certains pays plus secs ; nous avons la possibilité avec des centrales sous-station d'envoyer de l'électricité de

Nous avons l'aller le matin de Sainte-Bazille vers Agen. Or le soir, nous n'avons pas le retour. Sur la suroccupation : le 16h33 qui part de Bordeaux est en saturation permanente, des personnes qui descendent à Beautiran et Cérons le prennent, alors qu'il y a un omnibus juste après. Peut-on supprimer ces 2 arrêts pour ce TER ? Sur l'information voyageur : beaucoup de trains circulent sans agents à bord. C'est une problématique pour les personnes qui ne prennent pas souvent le train, et certaines ont besoin d'être rassurées en cas de retard.	façon à réchauffer la caténaire. Mais ces solutions n'ont pas porté leur fruit. Ce qui fonctionne le mieux ce sont les archers en acier : les trains racleurs. En revanche, nous en avons de moins en moins sur le territoire. TER a équipé certains trains d'archers spécifiques. Cyril Chanu, SNCF Voyageurs Avec Occitanie, nous sommes les 2 régions dotées de caténaires spécifiques. Côté matériel, nous avons travaillé sur les pantographes, dispositif articulé qui permet à une locomotive électrique de capter le courant par frottement sur une caténaire. Le premier train, Langon-Bordeaux, n'est pas protégé, nous avons fait rouler un train thermique (bi-mode, AGC moins de 180 personnes à bord). Il faut que l'on ait ces rames-là pour l'an prochain. Réponse apportée post-comité de lignes Le retour existe, mais sur un TER au départ de Marmande et non d'Agen. Même cas pour Caudrot et Saint-Macaire. Renaud Lagrave, vice-président Région Nouvelle-Aquitaine Supprimer les haltes, c'est contradictoire. Nous avons essayé, mais les maires de ces 2 communes ne sont pas d'accord, et nous perdrons des voyageurs. Je vous confirme que la convention TER prévoit un agent à bord. Après Langon, il doit y avoir un contrôleur.
Questions	Réponses
Dante Rinaudo, maire de Tonneins Deux ex : nous avons grâce à la voie ferrée une grosse entreprise, un centre de santé, 7 médecins qui font le trajet depuis Bordeaux. La Pologne a beaucoup investi dans le train. Le coût au km vaut	Renaud Lagrave, vice-président Région Nouvelle-Aquitaine La Pologne, comme d'autres pays européens, doit être aux alentours de 110-120 euros/habitant en investissement sur le ferroviaire, l'Etat français, 53 euros.

moins cher que chez nous, les normes ne sont pas les mêmes. Pourquoi est-ce si cher en France ? Anticiper cette réflexion sur l'après. Qu'apportera la LGV pour nous ?	En France on ferme des lignes et on va dire que l'on a moins d'investissements à faire. Il n'y a pas de développement du ferroviaire en France. Sur la question que va amener la LGV ? Avec la nouvelle ligne il y aura d'autres entreprises ferroviaires que TGV ou Inoui (Proxima, Le Train, la Renfe). Ce sera une ligne européenne. Nous récupérerons la voie existante. Grâce aux AFSB, nous récupérerons des sillons et rajouterons des TER.
Questions	Réponses
Jacques Bilirit, président Agglomération Val de Garonne Notre ligne comporte beaucoup de passage à niveau. Est-ce qu'il y a un travail sur la suppression d'un certain nombre de PN ?	Bénédicte Mazières, SNCF Réseau Il y aura 6 PN supprimés. La suppression des PN est un travail qui se fait avec l'Etat et les communes. Un budget annuel est identifié avec l'Etat, notamment sur les PN dangereux. Cela coûte très cher, en raison de l'aménagement routier. L'état privilégie leur aménagement plutôt que leur suppression.