



# LIVRE BLANC TER AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE Horizons 2024-2030



9 mars 2023

Le Livre Blanc TER de l'agglomération  
de La Rochelle a été adopté  
à l'unanimité  
au Conseil communautaire du 9 mars 2023

# SYNTHÈSE DES PRIORITÉS DE L'AGGLOMÉRATION À L'HORIZON 2024

Pour un meilleur cadencement et une capacité renforcée à très court terme :

## LA ROCHELLE-NANTES

**Remise en service d'une offre La Roche/Yon-Marans-La Rochelle dès le service annuel 2024,**

**Dans les sens Nantes-La Rochelle** : création de 2 nouveaux arrêts (périurbain rochelais-Marans) desservis par les 4 TER Pays-de-la-Loire,

**Dans le sens La Rochelle-Nantes** : création de 2 nouveaux arrêts (périurbain rochelais-Marans) desservis par les 4 TER Pays-de-la-Loire.

## LA ROCHELLE-ROCHEFORT-BORDEAUX

**Dans les deux sens** ; répondre au déficit de capacité des rames en heures de pointe par un renfort d'offre ou de matériel,

**Dans le sens Rochefort-La Rochelle** : création d'un nouveau train pour une arrivée à La Rochelle entre 7h45 et 8h30 permettant une desserte à la demi-heure en heure de pointe du matin,

**Dans le sens La Rochelle-Rochefort** : création d'un nouveau train pour un départ de La Rochelle à 17h45 et retarder de 10 minutes le train de 18h05 permettant une desserte à la demi-heure en heure de pointe du soir.

## LA ROCHELLE-SURGÈRES-NIORT

**Dans les sens Niort-La Rochelle** : compléter l'offre par deux arrivées à La Rochelle à 8h et 9h permettant une desserte à la demi-heure en heure de pointe du matin,

**Dans le sens La Rochelle-Niort** : compléter l'offre par un départ de La Rochelle à 18h permettant une desserte à la demi-heure en heure de pointe du soir.

**Pôle d'échange de La Jarrie** : extension de la capacité d'accueil (parking),

*Pour chacune des branches de l'étoile de La Rochelle, les priorités à moyen-long termes sont explicitées dans la suite du document.*

## Priorités dans l'amélioration des infrastructures :

Des investissements sur les infrastructures seront probablement nécessaires pour répondre à une augmentation de l'offre et à sa robustesse. Parmi eux à noter les sujets prioritaires suivants :

- Création de nouveaux arrêts dans un premier temps dans le périurbain rochelais et à Marans,
- Mise en conformité des quais permettant d'accueillir des TER en rames doubles (Porte Dauphine, Aytré, Angoulins...),
- Amélioration de la capacité entre La Rochelle et Rochefort (modernisation de la signalisation),
- Renforcement des pôles d'échange de La Jarrie et de Châtelailon-Plage.

**Au-delà de ces sujets, l'achèvement des opérations de régénération (La Rochelle-La Roche/Yon et Saintes-Bordeaux) est un sujet primordial.**



## PRÉAMBULE

Pourquoi un livre blanc sur les mobilités ?

La prise en compte des mobilités du quotidien dans les stratégies territoriales est une réponse aux enjeux d'aménagement du territoire comme à ceux de la lutte contre le changement climatique. Partant du constat que la Région et la Communauté d'agglomération partagent cette compétence, il s'agit de construire une offre cohérente et durable vis-à-vis des différents besoins : domicile-travail, domicile-étude, loisirs... Ainsi, seule une démarche globale, s'appuyant sur les modes de transports structurants et donc mobilisant l'ensemble des autorités organisatrices, permettra de répondre à ces enjeux.

Au-delà de ces déplacements de proximité, la desserte du territoire, son accessibilité, sont également des enjeux pour son développement économique et son attractivité touristique comme de cohésion régionale en reliant entre eux les différents centres urbains.

### 1. Les mobilités : sujet central du Projet d'agglomération de La Rochelle

L'agglomération de La Rochelle depuis de très nombreuses années accompagne les différentes autorités en charge des mobilités qu'il s'agisse d'investissements sur les infrastructures ferroviaires, d'accompagnement sur la mise en œuvre de nouveaux services, de projets européens ou d'innovations dans le domaine des transports...).

Le Projet d'agglomération, dont l'actualisation est adoptée à l'été 2022, place la mobilité au cœur des enjeux du territoire aux côtés du logement et de l'emploi. Elle est un sujet central découlant en particulier de l'ambition de **Sobriété** de la stratégie territoriale.

En effet, près de la moitié des habitants du territoire exprime des attentes fortes en matière de mobilité (48,3% lors de l'enquête pour l'élaboration du Projet d'agglomération en avril 2022). La très forte augmentation de fréquentation des TER observée depuis le début de la crise énergétique démontre bien que ce mode de transport est également une réponse à la demande sociale des habitants du territoire répondant à l'ambition de **Solidarité** du Projet d'agglomération.

La mobilité est également l'un des axes du projet **La Rochelle Territoire Zéro Carbone** (LRTZC). Elle représente aujourd'hui 27 % des émissions carbone du territoire du fait de l'usage prédominant de la voiture individuelle. Afin de faire face à ces enjeux, la stratégie de la Communauté d'agglomération repose sur la complémentarité entre différents modes : train, bus urbains, vélo, covoiturage... Ces modes s'articulent autour de point d'échanges multimodaux dont les pôles ferroviaires constituent les nœuds principaux.

### 2. Des coopérations :

Les **Coopérations** sont un troisième pilier du Projet d'agglomération. Sans conteste, les déplacements pendulaires dépassent largement le territoire de l'agglomération pour s'inscrire dans un bassin de vie qui n'a cessé de s'étendre. Dès lors, leur appréhension impose une vision supra communautaire et s'inscrit dans des coopérations à diverses échelles.

- **Le Pôle métropolitain Centre-Atlantique :**

Initié en 2015, le Pôle Centre-Atlantique, composé aujourd'hui de dix communautés sur trois départements et deux régions, est motivé par une vision à l'échelle d'un grand bassin de vie. Il a contribué à l'émergence du bassin de mobilité Sèvre-Atlantique au sein de la gouvernance du Syndicat régional Nouvelle-Aquitaine Mobilités dans lequel l'agglomération a toujours été fortement impliquée.

Avant cela, le Pôle métropolitain s'est constitué sur les intérêts communs pour une amélioration de la desserte du territoire en particulier face aux grands opérateurs comme TGV.

Situé au cœur de la façade atlantique à équidistance entre Nantes et Bordeaux, il porte également la vocation d'une dimension interrégionale entre la Nouvelle-Aquitaine et les Pays-de-la-Loire du fait des échanges nombreux. Il est ainsi fortement impliqué sur cet axe historique Nantes-Bordeaux. Les intercommunalités du pôle sont associées à l'étude multimodale engagée suite à la première phase de modernisation de la section La Rochelle-La Roche-sur-Yon.

- **Le Territoire de contractualisation régionale :**

La Communauté d'agglomération de La Rochelle anime depuis 2018 la démarche partenariale au sein de l'espace La Rochelle-Ré-Aunis<sup>1</sup> tant dans la contractualisation régionale que dans le volet territorial des fonds européens 2021-2027 dont l'axe majeur est le développement des mobilités du quotidien et leur complémentarité entre les différents EPCI. À titre d'exemples, la Communauté de communes Aunis Sud a inscrit son projet de pôle multimodal de la gare de Surgères et la Communauté de communes Aunis Atlantique la mise en œuvre de son schéma cyclable des mobilités du quotidien dont l'objectif est également le rabattement vers les pôles d'échanges.

- **Prise en compte dans les documents de planification :**

La mobilité est très fortement liée à la vision de l'aménagement du territoire et à la planification urbaine. Ce lien aménagement/déplacement est transcrit à la fois dans le PLUi-D (plan local d'urbanisme intercommunal et de déplacements) de l'agglomération et le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) La Rochelle-Aunis. Ces deux documents sont pour le territoire la mise en œuvre du SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement et d'égalité des territoires) de Nouvelle-Aquitaine.

### **3. Un partenariat régional :**

La complémentarité des missions entre la Communauté d'agglomération de La Rochelle, la Région Nouvelle-Aquitaine et Nouvelle-Aquitaine-Mobilités ont conduit à élaborer un programme d'actions pour une feuille de route Réseau Express Régional signée en 2021. Ce travail est né de la synergie entre **la feuille de route régionale NéoTerra** et le projet **La Rochelle Territoire Zéro Carbone**. Il a identifié les actions communes à mettre en œuvre pour le développement des mobilités durables et décarbonées dans l'agglomération de La Rochelle à l'horizon 2025/2030.

La Région Nouvelle-Aquitaine a également engagé, dans le cadre de sa convention TER 2019-2024, une démarche d'optimisation des services. La méthode OPTIM'TER de concertation associée est également l'occasion, pour l'agglomération de La Rochelle, de proposer ce livre blanc.

---

<sup>1</sup> Le territoire de contractualisation est composé de la Communauté d'agglomération de La Rochelle et des Communautés de communes de l'Île de Ré, Aunis Atlantique et Aunis Sud.

## LE LIVRE BLANC TER

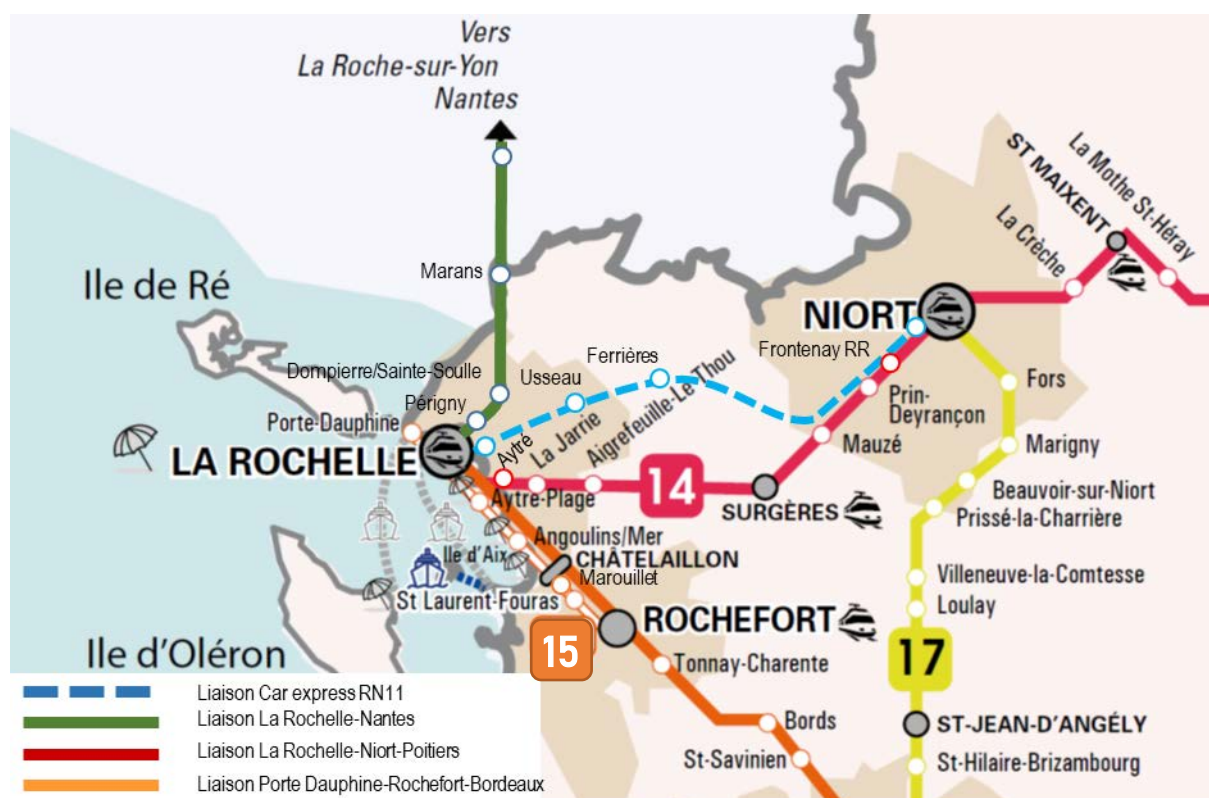
### Les déplacements du quotidien : une offre renforcée

Les services ferroviaires de voyageurs pour La Rochelle sont opérés par 4 acteurs :

- TGV : La Rochelle-Surgères-Niort-Poitiers-(Paris),
- Intercités : Nantes-La Rochelle-Bordeaux,
- TER Pays-de-la-Loire : Nantes-La Rochelle,
- TER Nouvelle-Aquitaine : l'ensemble des autres lignes.

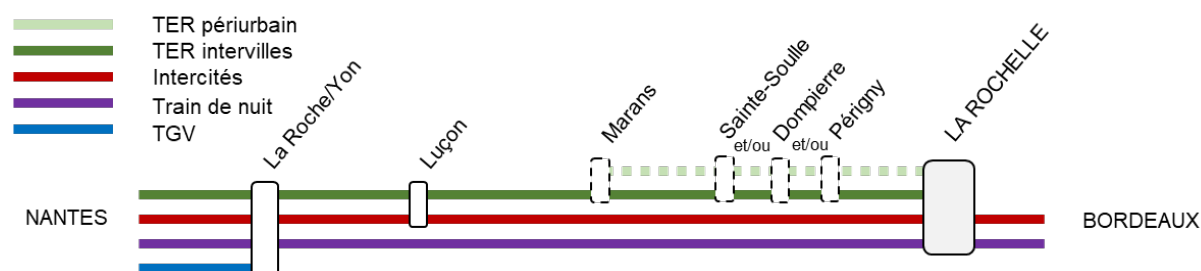
Pour les **relations interville**, l'objectif général est un temps de parcours optimal (1h30 à moins de 2h selon la destination) depuis La Rochelle permettant de faire un aller/retour sur une demi-journée. Elles privilégient le temps de parcours à la politique d'arrêt.

Pour les **dessertes périurbaines**, l'objectif général est la généralisation de dessertes cadencées offrant une haute fréquence en heures de pointe et sans trous d'offre dans la journée. Elles correspondent à une politique d'arrêt fine.



Étoile ferroviaire de La Rochelle

## La Rochelle-Nantes



**Dans les sens Nantes-La Rochelle** : création de 2 nouveaux arrêts desservis par les 4 TER Pays-de-la-Loire.

**Dans le sens La Rochelle-Nantes** : création de 2 nouveaux arrêts desservis par les 4 TER Pays-de-la-Loire.

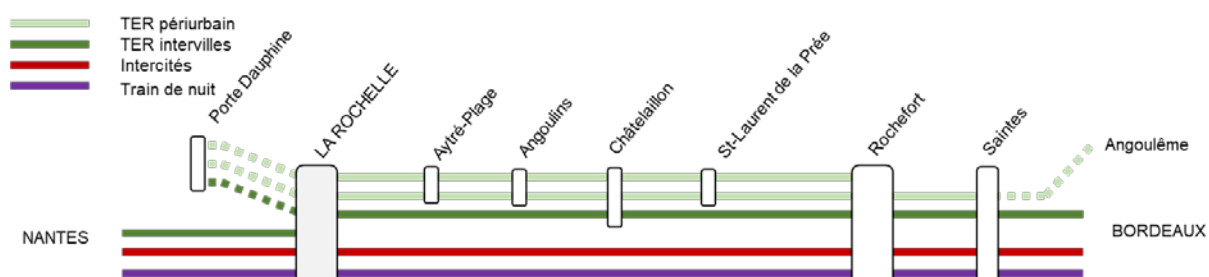
Motivation :

- Remise en service d'une offre La Roche/Yon-Marans-La Rochelle dès le service annuel 2024 en s'appuyant sur TER Pays-de-la-Loire,
- Un besoin de liaison rapide et efficace à la capitale régionale des Pays-de-la-Loire (4 A/R Intercités) :  
Un positionnement 1 A/R sur ½ journée en sanctuarisant le temps de parcours en 1h46 (temps de parcours Intercités constaté).
- À court terme, 2024-2025, une offre complémentaire La Rochelle-Nantes avec arrêts intermédiaires, notamment au sein du Pôle métropolitain Centre Atlantique. Cette offre pourrait s'appuyer sur les 4 TER projetés par la Région Pays-de-la-Loire permettant à terme un cadencement à l'heure en heures de pointe.
- À moyen-long terme, 2030, une offre périurbaine La Rochelle-Marans en TER dont le financement est à évaluer dans le cadre d'une création de service TER Nouvelle-Aquitaine.
  - o Accompagner la création d'une nouvelle halte à Marans et sur l'agglomération. Seront étudiées dans cette perspective Périgny, Dompierre et Sainte-Soulle.
  - o L'analyse de l'opportunité et faisabilité d'un service depuis Rochefort permettant une desserte de la ZI de Périgny (plus de 7 500 emplois).
  - o À long terme, cette desserte périurbaine pourrait s'envisager avec une fréquence à la ½ heure en heures de pointe.

*Et au-delà du TER*

La remise en place d'un **train de nuit** entre la Bretagne et la Méditerranée en empruntant l'axe Nantes-Bordeaux.

## La Rochelle-Rochefort-Bordeaux



**Dans les deux sens** ; répondre au déficit de capacité des rames en heures de pointe par un renfort d'offre ou de matériel.

**Dans le sens Rochefort-La Rochelle** : création d'un nouveau train pour une arrivée à La Rochelle entre 7h45 et 8h30 permettant une desserte à la demi-heure en heure de pointe du matin.

**Dans le sens La Rochelle-Rochefort** : création d'un nouveau train pour un départ de La Rochelle à 17h45 et retarder de 10 minutes le train de 18h05 permettant une desserte à la demi-heure en heure de pointe du soir.

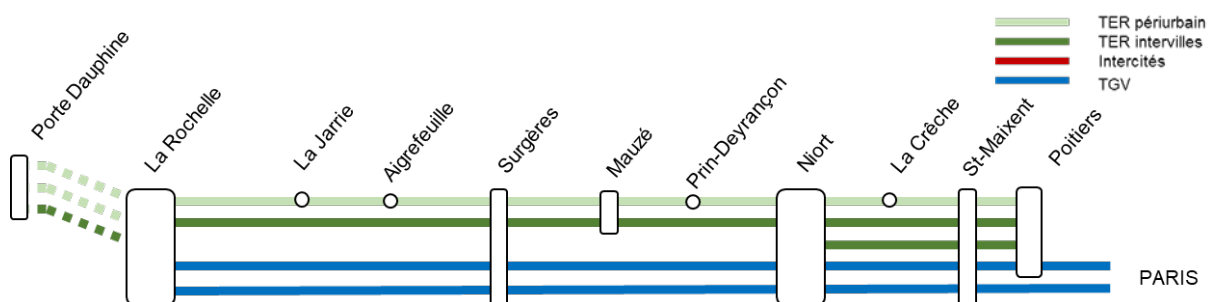
- L'offre actuelle de 22 A/R quotidiens desservant Rochefort est intéressante, cependant, la capacité des rames est notoirement insuffisante pour faire face à une demande nouvelle et croissante.
- Un besoin de liaison rapide et efficace à la capitale régionale (4 A/R intercitys) :  
1 A/R sur ½ journée en moins de 2h (objectif de temps de parcours à atteindre pour une alternative crédible à la voiture particulière)  
Complété par TER pour un cadencement à l'heure en heures de pointe
- Une offre périurbaine cadencée La Rochelle-Rochefort optimisée en termes de répartition horaire :
  - o Le maintien d'une desserte maximale de la gare de La Rochelle-Porte Dauphine,
  - o Un cadencement à la ½ heure en heures de pointe et à l'heure en journée,
  - o L'analyse de l'opportunité d'un service depuis Rochefort vers Marans permettant une desserte alternative Porte Dauphine / ZI de Périgny (plus de 7 500 emplois),
  - o L'analyse opportunité création d'une nouvelle halte au Marouillet,
  - o À court terme, 2024, l'opportunité d'un prolongement de la desserte périurbaine jusqu'à Saintes telle que proposée dans la démarche OPTIM'TER.
- Un maintien de la liaison vers Angoulême avec les 2 A/R quotidiens La Rochelle-Saintes-Angoulême.

*Et au-delà du TER*

La remise en place d'un **train de nuit** entre la Bretagne et la Méditerranée en empruntant l'axe Nantes-Bordeaux.



## La Rochelle-Niort-Poitiers



**Dans les sens Niort-La Rochelle** : compléter l'offre par deux arrivées à La Rochelle à 8h et 9h permettant une desserte à la demi-heure en heure de pointe du matin.

**Dans le sens La Rochelle-Niort** : compléter l'offre par un départ de La Rochelle à 18h permettant une desserte à la demi-heure en heure de pointe du soir.

- Un besoin de renforcement de l'offre périurbaine La Rochelle-Surgères-Niort par un cadencement :
  - o Un cadencement à la ½ heures en heures de pointe et à l'heure en heures creuses,
  - o Une desserte renforcée des arrêts intermédiaires (La Jarrie...),
  - o Une augmentation de la capacité des rames pour faire face à une demande nouvelle et croissante,
  - o L'analyse de l'opportunité de la desserte de Porte Dauphine depuis Niort (scolaires),
  - o L'analyse opportunité création halte à Aytré (ancienne gare).
- Une offre complémentaire à l'offre ferroviaire sur l'axe de la RN11 avec une **liaison car express à haut niveau de service** assurant la desserte de la Communauté de communes Aunis Atlantique, d'Usseau (Sainte-Soulle), de la zone commerciale de Beaulieu et/ou de la ZI Périgny, de l'hôpital de La Rochelle...

L'objectif est une fréquence à la ½ en heures de pointe et une grande amplitude horaire. Ce projet est complémentaire du renforcement de la ligne régulière 1 depuis Courçon.

*Et au-delà du TER*

Pour la desserte lointaine du territoire, un renforcement des correspondances à Poitiers et Saint-Pierre-des-Corps en TER ou TGV avec les **TGV intersecteurs** (Roissy-CDG, Lille, Strasbourg).

## Des pôles d'échanges pour irriguer tous les territoires

L'approche des mobilités du quotidien doit se faire à travers la mise en œuvre du principe : *rabattre, transporter et diffuser* pour le voyageur vers sa destination finale. Elle doit s'appuyer sur l'ensemble des pôles d'échanges ferroviaires ou routiers. Le développement des pôles d'échanges doit faciliter la transition entre les différents modes de déplacement voiture, TER, bus urbains, car interurbains, vélo et micromobilité.

L'ambition pour la rénovation du pôle d'échanges de la gare de La Rochelle-ville est bien d'accompagner et favoriser l'usage du mode ferroviaire en développant les complémentarités entre les différents modes de déplacement. L'accès facilité à la gare avec la création d'une ouverture au sud, la qualité des aménagements et le développement des modes alternatifs visent une augmentation de la fréquentation.

À l'image du pôle de La Rochelle et toujours dans l'application du principe : *rabattre, transporter et diffuser*, l'objectif de poursuivre le développement et le renforcement des pôles d'échanges ferroviaires dans les communes périurbaines en particulier à **Châtelailon-Plage**, Périgny ou Dompierre et routier (Car Express RN11) à Usseau, au niveau de l'échangeur desservant la zone d'activités ainsi que **La Jarrie** afin de permettre des temps de parcours

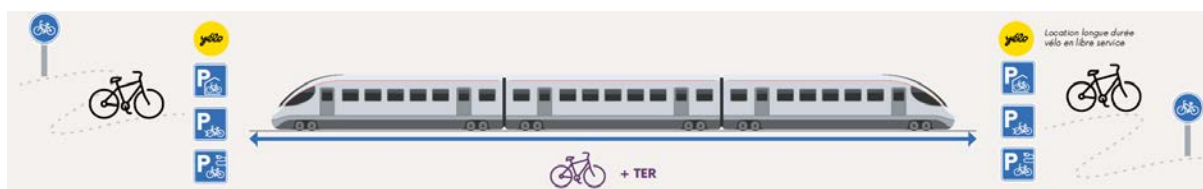
rapides vers la ville-centre. Le pôle d'échanges de Surgères est également capital pour améliorer les dessertes du quotidien au sein du bassin de vie.

## Les modes doux

Les collectivités mettent en œuvre des schémas directeurs cyclables afin de développer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens. Ils doivent être pensés de manière complémentaire aux modes collectifs. Il est ainsi indispensable aujourd'hui, pour favoriser ces mobilités du quotidien, de travailler à la complémentarité entre le TER et le vélo. Les usagers des TER ont, depuis de très nombreuses années, des demandes fortes et récurrentes, toujours partiellement satisfaites, sur l'embarquement de leur vélo dans les trains.

La réponse à ces besoins repose sur des solutions de bout en bout à la fois en augmentant la capacité de stockage des vélos à bord des trains, en développant les offre de vélos en libre-service ou location longues durées ou encore les parcs vélos sécurisés sur l'ensemble des pôles d'échanges multimodaux et haltes ferroviaires.

Un effort de communication par la SNCF sur les services proposés aux usagers du TER favorisant l'usage du vélo en complément de celle menée par la Région et la Communauté d'agglomération est essentiel pour répondre à cet enjeu quotidien.



Dans un territoire fortement touristique, le développement du tourisme vert a fait également apparaître de nouveaux usages du train permettant d'allonger la portée des circuits touristiques cyclables.

## Une interopérabilité lisible

L'attractivité des modes alternatifs à la voiture individuels repose sur le développement d'outils intégrés au service de l'intermodalité. Il convient de poursuivre les tarifications Yélo intégrées et combinées, les supports Modalis communs et **surtout d'améliorer les fiabilité, régularité et l'information en temps réel, notamment des TER, pour les usagers.**

À terme, l'objectif conjoint de la Région Nouvelle-Aquitaine et de la Communauté d'agglomération est de promouvoir une intégration dans une approche de type MAAS (Mobility As A Service).

**L'interopérabilité TER/Intercités/TGV** doit être favorisée pour les déplacements du quotidien en particulier pour les abonnés aux TER.

L'agglomération souhaite expérimenter des solutions innovantes de mobilité en complément et en rabattement des axes TER et Cars express en particulier sur le véhicule autonome ou la micromobilité.

## L'étoile de La Rochelle : une remise à niveau des infrastructures indispensable

Les infrastructures de l'étoile de La Rochelle ont bénéficié d'importants travaux depuis une vingtaine d'années. Néanmoins, certains projets n'ont pas été encore menés à leurs termes et certaines sections souffrent de capacités limitées ne permettant pas d'atteindre les objectifs énoncés précédemment. La perspective de l'élaboration du volet mobilité du CPER 2023-2027 conduit à identifier les projets de remise à niveau des infrastructures. L'étoile ferroviaire de La Rochelle est composée de 5 branches rayonnantes autour de la gare de La Rochelle :

- **LA ROCHELLE-LA PALLICE** : axe mixte jusqu'à la halte de la Porte-Dauphine puis dédié au fret jusqu'au port de commerce pour lequel l'enjeu capacitaire est essentiel. Le quai de la halte de la Porte Dauphine permet uniquement l'accueil de TER en rame simple ce qui conduit à limiter à La Rochelle-Ville la desserte depuis Rochefort sur les TER en double rames alors même que la demande croissante conduirait à augmenter la capacité des TER.  
De plus, cette ligne offre des potentialités pour son extension au-delà de la Porte Dauphine vers des quartiers d'habitat dense et d'équipements à fort rayonnement jusqu'au réseau ferroviaire portuaire.
- **LA ROCHELLE-NANTES** : après la 1<sup>ère</sup> phase de régénération de la section La Rochelle-La Roche-sur-Yon achevée à l'été 2022, les enjeux à court terme sont doubles à la fois sur la desserte interville La Rochelle-Nantes (Intercités et développement des TER Pays-de-la-Loire) et les dessertes périurbaines La Rochelle-Marans-Pôle métropolitain (La Rochelle-Luçon).  
À moyen/long terme, la mise à l'agenda de la 2<sup>nde</sup> phase de régénération dont le principe a été acté sera déterminant pour développer la desserte périurbaine.
- **LA ROCHELLE-NIORT VIA RN11** : le projet de développement d'une liaison car express à haut niveau de service doit répondre à l'absence d'infrastructures ferrées et offrir une alternative à la voiture individuelle. Nouvelle-Aquitaine Mobilités conduit actuellement une étude sur ce projet. La Communauté de communes Aunis Atlantique a prévu d'aménager un pôle d'échanges sur la commune de Ferrières d'Aunis.
- **LA ROCHELLE-NIORT-POITIERS VIA SURGÈRES** : il est l'axe le plus stratégique mixant fret, TGV, TER et plus récemment le périurbain. Sa capacité demeure limitée par une infrastructure à voie unique entre Saint-Maixent et Lusignan.
- **LA ROCHELLE-ROCHEFORT-BORDEAUX** : représente l'axe périurbain historique imaginé dès le milieu des années 90, doublé, depuis la création de la région Nouvelle-Aquitaine, de la fonction de lien avec la capitale régionale. Son infrastructure est hétérogène tant du point de vue de la signalisation vieillissante sur la section La Rochelle-Saintes que sur l'infrastructure entre Saintes et Bordeaux. La modernisation de la signalisation entre La Rochelle et Saintes est indispensable non seulement pour développer l'offre mais aussi pour sa robustesse. L'état de l'infrastructure entre Saintes et Bordeaux impose des limitations permanentes de vitesse et conduit à un allongement significatif du temps de parcours de plus de 25 minutes rendant la ligne peu compétitive en comparaison avec la voiture individuelle. Un programme ambitieux de régénération de l'infrastructure entre Beillant et Saint-Mariens doit être mis en œuvre.
- Au cœur de cette étoile, la **GARE DE LA ROCHELLE** nécessite des aménagements capacitaires afin de fluidifier les mouvements en sortie vers Niort et Rochefort. Si des connexions entre les voies semblent aujourd'hui bien prévues, seul le réaménagement d'une 3<sup>ème</sup> voie en sortie de gare vers Niort et dédiée aux trains de fret donnerait de réelles perspectives.

