

LIVRE BLANC TER / CDA de La Rochelle

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION CAPRES-AUNIS suite à la publication du LIVRE BLANC TER « Horizon 2024-2030 » de la CDA de La Rochelle, des observations transmises par ALTRO et de l'entretien avec M. Bertrand AYRAL maire de Ste Soulle, vice-président de l'Agglo de La Rochelle, chargé des Transports et mobilités.

Préambule :

Notre Association est partie du réel avant de s'impliquer dans ce dossier : tous les habitants de la CDA, et bien au-delà, ont constaté avec inquiétude, l'accroissement incroyable de la circulation routière - le nombre ! - et les difficultés à certaines heures ! - et la rapidité incroyable de cet accroissement !

Question préalable : qui sont les rédacteurs de ce LIVRE BLANC ?

Commentaire : il est dommage que les habitants du secteur (usagers, professionnels de la mobilité, élus, associations, etc.) n'aient pas été inclus dans l'élaboration de ce LIVRE BLANC sous la forme d'un comité consultatif ad hoc. Ce groupe de travail aurait pu enrichir la réflexion et compléter cette motion soumise au vote des conseillers communautaires de la CDA ; les CDC (Communautés de Communes) Aunis Atlantique et Aunis Sud, ainsi que le Centre Atlantique, auraient pu aussi être associées à cette publication pour renforcer la requête déposée auprès de la Région Nouvelle -Aquitaine.

Remarque transmise par l'un des membres du groupe de travail « mobilités » de CAPRES-AUNIS :

« Je pense que cela manque d'illustration pour arriver à suivre le fil, surtout pour ceux qui découvrent ce sujet ou ne connaissent pas parfaitement la géographie des différentes lignes ferroviaires »

Observations transmises par Michel CANIAUX de l'association ALTRO

(Association Logistique TRansport Ouest)

Document disponible sur le site CAPRES-AUNIS, onglet Mobilités : <https://capresaunis.wordpress.com/mobilites/>

CAPRES-AUNIS accompagne cette association avec laquelle elle a eu l'occasion d'organiser avec succès, le 3 avril 2023, une conférence et un débat public sur « *Le retour du train à Dompierre sur Mer !* ». (*)

Le diagnostic d'ALTRO et ses avis sur l'évolution des dessertes ferroviaires locales sont partagés et soutenus par CAPRES-AUNIS.

Cohérence du projet proposé par ALTRO avec la politique de la CDA de La Rochelle

Les propositions d'ALTRO en matière d'amélioration des dessertes locales, aussi bien pour le TER que pour le PU (Péri Urbain ou navettes périurbaines) sont parfaitement en phase avec la politique affichée d'Environnement et Transition, de lutte CONTRE le dérèglement climatique, les émissions de GES (Gaz à Effet de Serre), les pollutions et POUR la solidarité et l'amélioration de l'offre des transports en commun afin de réduire l'usage des déplacements automobiles.

« Le train est une alternative fiable, rapide et écologique pour les déplacements dans l'agglomération et au-delà. » (Cf. CDA de La Rochelle)

Contexte territorial (Cf. CDA de La Rochelle)

« La Rochelle s'est fixé comme objectif de réduire de moitié son empreinte carbone d'ici 2030 et de devenir le premier territoire urbain littoral français à afficher un bilan « zéro carbone » à l'horizon 2040. Dans le domaine de la mobilité des personnes et des marchandises, l'objectif est de diminuer de 70 % les rejets d'ici 2040. Pour rappel les transports sont responsables de 27% des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire rochelais » (Cf. CDA de La Rochelle)

Voir également : « *Ose les mobilités durables* » avec AGREMOB :

<https://www.agglo-larochelle.fr/-/ose-les-mobilites-durables-avec-agremob->

La mise en place d'une desserte ferroviaire de qualité au profit des habitants, des travailleurs et des touristes de l'Agglo serait l'application pratique de cette politique volontariste inscrite dans le projet d'agglomération du 7

juillet 2022 ainsi que dans les documents d'aménagement du territoire et d'urbanisme : SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement et d'Égalité des Territoires) de Nouvelle-Aquitaine , SCOT (Schéma de Cohérence Territorial), PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunale), PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) et dans le projet LRTZC (La Rochelle Territoire Zéro Carbone).

Au sein du PLUi, voir aussi le PDU (Plan de Déplacement Urbain) défini dans le POA 04 (Programme d'Orientations et d'Actions), notamment le chapitre 2.2, page 35, « *Développer l'accessibilité ferroviaire* » :

<https://www.agglo-laroche.fr/vie-pratique/deplacements?article=un-outil-le-plan-de-deplacements-urbains>

Tous les documents précités ont été approuvés et votés par les élus du conseil communautaires et méritent une attention particulière afin que les administrés en retrouvent la traduction effective et pratique dans les réalisations futures.

Aussi cette amélioration ferroviaire ne peut rester un vœu pieux, inscrite et promise dans tous les projets sans jamais être réalisée. **Sans quoi nous devons nous poser des questions fondamentales sur la responsabilité politique.**

Intégration dans le dispositif Yelo

« Yélo, créé par la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, regroupe tous les modes de déplacements de l'agglomération. Cette marque symbolise une nouvelle ère de transport public alliant diversité, complémentarité, accessibilité et respect de l'environnement. »

Il convient de ne pas oublier la marque Yelo qui fédère TOUTES les actions en faveur de la MOBILITÉ.

Priorités et planification

Un COPIL avec la Région Pays De Loire (PDL) est prévu dans quelques jours qui donnera des indications sur le traitement du secteur nord La Roche sur Yon La Rochelle et l'évolution de l'offre.

Répondre à l'appel à projet de l'État aux régions en complétant le LIVRE BLANC par une mobilisation de tous les acteurs locaux (Économie, tourisme, environnement, ...) et plus particulièrement les élus et les services de la CDA de La Rochelle avec l'appui des usagers. ***La volonté politique d'aboutir en dépit des difficultés doit faire l'objet d'une vaste opération de lobbying auprès de la Région Nouvelle Aquitaine pour que les propositions du LIVRE BLANC deviennent prioritaires et inéluctables !***

Une étude complémentaire sur les usages, les besoins, les investissements à réaliser et leur financement est absolument nécessaire dans les plus brefs délais pour évaluer le projet proposé par ALTRO ou/et ceux d'autres organismes susceptibles de présenter des projets alternatifs ou/et complémentaires. Ceci afin d'éclairer les décideurs et les opérateurs sur les dispositions à prendre sur le court, le moyen et le long terme.

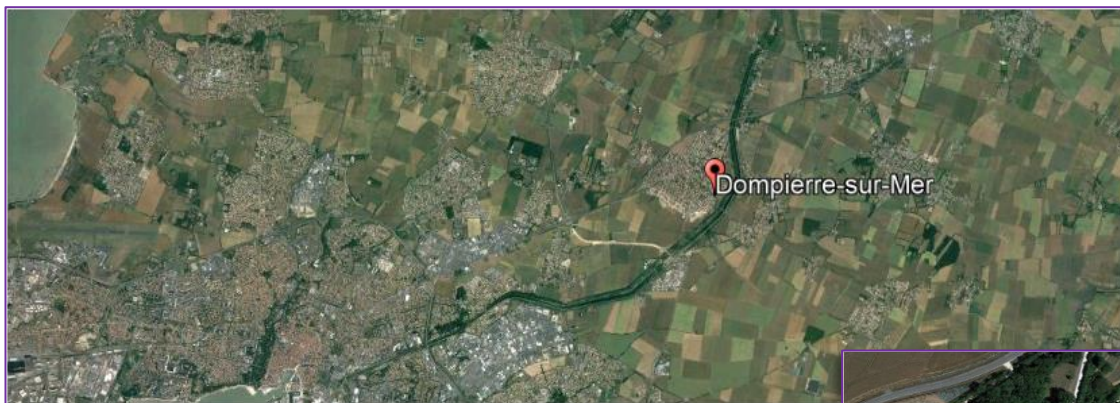
Bien distinguer les relations INTERVILLES (TGV, TER, Intercités) et les DESSERTES PÉRIURBAINES.

Un groupe de travail « citoyen » doit être constitué pour aider à la réflexion, participer à une véritable concertation avec les personnes en charge de la mobilité au sein de l'Agglo et contribuer ainsi à une planification qui recueille l'acceptation d'un maximum de monde.

Un arrêt en gare de Marans semble absolument indispensable qui permettra à la population d'atteindre directement les destinations en direction de Nantes et Bordeaux. Cet arrêt permettra aussi une liaison « domestique » de très grand intérêt entre le bassin de vie de Marans et la ville capitale de La Rochelle.

Un arrêt à Dompierre sur Mer paraît à priori idéal pour compléter l'offre : sur place, des friches sont disponibles pour aménager et équiper cette halte avec parkings et services associés. On note aussi le raccordement à la RD9 qui facilite l'approche depuis toutes les villes du secteur nord de l'Agglo (De Nieuil sur Mer à Vérines en passant par Lagord, Puilboreau, Ste Soulle, Bourgneuf, etc.) permettant ainsi - outre l'accès à la ville de La Rochelle et au pôle multimodal - l'accès aux grandes lignes, sans se retrouver « dans la nasse Jean Moulin », au sud de la gare de La Rochelle.

À signaler également la liaison douce (chemin piétonnier et piste cyclable) depuis le centre bourg et les lotissements de la Gare de Dompierre sur Mer, le passage de la Vélodyssée et de la Vélofrancette et l'existence d'une ligne de bus (Ligne 17 : St Christophe-Gare de La Rochelle par Montroy et Bourgneuf) dont la fréquence et les correspondances pourraient être améliorées.



Tout concorde pour aménager au lieu-dit « La Corne-Neuve », où se situe une zone artisanale en pleine expansion, un **PÔLE D'ÉCHANGES** disposant de tous les atouts grâce à sa localisation dans la périphérie de l'agglomération. C'est ici la concrétisation possible du principe « *rabattre, transporter et diffuser* » dans les communes périurbaines comme le préconise le LIVRE BLANC, « *pour irriguer le territoire* ».

Rappel important : Bien distinguer les relations INTERVILLES (TGV, TER, Intercités) et les DESSERTES PÉRIURBAINES.

« *TER Plus loin - Plus vite / PÉRIURBAIN Plus près - plus fréquent* »

Conclusion

Comme l'indique ALTRO : donner comme objectif final « un système de transport régional incluant le périurbain (PU), cohérent avec les problématiques de mobilité à venir ».

(*) La conférence-débat sur le transport des voyageurs « Le Retour du Train à Dompierre sur Mer ! » a permis d'échanger les points de vue entre des professionnels, des élus, des particuliers, etc. ; et donc, de mieux comprendre les attentes et les enjeux du ferroviaire, aussi bien dans la partie « nord » entre la Vendée et la ville de La Rochelle que pour les autres dessertes périurbaines ou Intercités.

Nota : l'ensemble des actualités est à suivre sur le site internet de CAPRES-AUNIS, onglet « Mobilités »
<https://capresaunis.wordpress.com/mobilites/>