

À propos
Du « LIVRE BLANC » T-E-R
De l'agglomération Rochelaise.



TER

Plus loin - Plus vite

PÉRIURBAIN

Plus près - plus fréquent

Sommaire

1 INTRODUCTION	1
2 SUR LES PROJETS DE DESSERTES	1
2.1 LIAISONS TER intervilles LA ROCHELLE - NANTES	1
2.2 LIAISONS TER périurbaines MARANS – LA ROCHELLE	1
2.2.1 Pourquoi mélanger les genres ?	1
2.2.2 L'augmentation de l'offre	2
2.3 LIAISONS LA ROCHELLE – ROCHEFORT – BORDEAUX	2
2.4 OPTER RÉSOLUMENT POUR UN RENFORT DE L'OFFRE ET NON DE MATÉRIEL	2
2.5 LIAISONS LA ROCHELLE – SURGÈRES – NIORT	3
3 COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (B.H.N.S)	3
4 STATIONNEMENT DES VOITURES	3
5 POUR RÉSUMER	3
5.1 À PROPOS DU LIVRE BLANC	3
6 EN CONCLUSION	4
6.1 LES CONDITIONS DE LA RÉUSSITE	5

1-INTRODUCTION

La démarche est intéressante, mais une étude des dessertes ferroviaires sur un horizon aussi court à l'échelle des temps ferroviaires, ne peut forcément pas augurer d'ambitions fortes pour la mobilité de demain.

De plus, ne pas faire de distinguo entre **T-E-R** et **périurbain**, démontre également que tout le monde n'a pas encore pris la mesure de ce que devra être notre mobilité urbaine de demain.

Il est important de mettre en exergue la notion de **valeur ajoutée** que représente le **périurbain** par rapport au service **TER**.

Il n'y a de cadencement que quand il y a des passages réguliers toutes les 2h, les 1h toutes les 30 min. Ce cadencement aujourd'hui, n'existe pas sur l'étoile rochelaise.

Même si ce LIVRE BLANC se veut encourageant sur les intentions de l'agglomération Rochelaise à court /moyen terme, nous constatons que l'ensemble du document est rédigé au conditionnel sous forme de propositions...

2-SUR LES PROJETS DE DESSERTES.

2.1 LIAISONS TER (intervilles) LA ROCHELLE - NANTES.

La création d'arrêts en gare de **Marans** (SA 2024) peut s'avérer **un point positif**, tout comme à **Dompierre**, évitant d'aller chercher son train à **La Rochelle** (voire **Luçon**), incitant les voyageurs potentiels à délaisser leur voiture, à condition toutefois que les horaires et la fréquence proposés soient attractifs.

Sachant que le SA (service annuel) 2024 débute mi-décembre 2023, il n'y a pas de temps à perdre pour rebâtir. Quand commencent les travaux ?

2.2 LIAISONS TER (périurbaines) MARANS – LA ROCHELLE.

2.2.1 Pourquoi mélanger les genres ?

TER et périurbains ? Parce que les **TER** actuels sur cette partie Nord, sont gérés par la région **Pays De Loire** (PDL) ? Et pourquoi dissocier cette liaison périurbaine nord du périurbain sud (**La Rochelle – Rochefort**) ? Même si les projets doivent avancer pas à pas, la liaison **Marans – Rochefort – Tonnay** doit être considérée dans son ensemble.

Le **périurbain** est un mode de desserte fine (c'est écrit dans le LIVRE BLANC), et il doit se distinguer des autres types de dessertes. Pourquoi faire compliqué ? Une identification claire permettra une adhésion plus aisée des usagers.

2.2.2 L'augmentation de l'offre.

TER **La Rochelle - Nantes** : du mieux, mais attention de ne pas dégrader l'offre avec un amoncellement futur d'arrêts supplémentaires.

Marans et Dompierre desservies par 4 A/R TER – **Pays De Loire** (PDL) : c'est un premier pas dans le bon sens, une desserte symbolique qui pourrait entraîner un premier report de la voiture sur le train et non pas une desserte utile, périurbaine, qui n'est évoquée que timidement pour **2030** avec une fréquence à la $\frac{1}{2}$ heure en heures de pointe ... Le projet **ALTRO** permettrait une réelle desserte périurbaine deux ans plus tard en 2032, si tout le monde regarde dans le même sens, entraînant cette fois un report modal significatif.

Halte de **Périgny** : pas d'espace pour un parking, donc accès routier et rabattement difficiles. D'où l'intérêt de voir **Périgny** encadré par 2 points d'arrêt distants de 600 m : **Rompsay** et **Lycées**, ce dernier desservant 2 établissements scolaires regroupant un total de 1000 élèves.

Dompierre, emplacement idéal pour un pôle multimodal avec la place disponible pour un grand parking et la desserte de la zone artisanale.

2.3 LIAISONS LA ROCHELLE – ROCHEFORT – BORDEAUX

Plutôt que de mettre en exergue un déficit de matériel, l'allongement des quais ou la création d'une nouvelle circulation : mieux vaudrait **miser sur un véritable cadencement**, qui résoudra naturellement le manque de capacité du matériel. Proposer de l'offre c'est optimiser l'utilisation du matériel.

Quant à la section au-delà vers **Bordeaux**, le renouvellement de voie à partir de **Beillant** est incontournable. Bien évidemment la **mise à niveau de la signalisation va de pair**. Mais attention aux améliorations de façade comme l'exemple de la section **La Rochelle - La Roche sur Yon** qui n'a connu aucune évolution en matière de débit avec toujours 3 cantons pour 102 km. Il faut absolument que le **débit de la ligne** soit le sujet principal. Dans l'idéal installer un bloc lumineux ordinaire (**BAL**) : un investissement, certes, plus lourd mais d'avenir pour une attractivité plus grande.

2.4 OPTER RÉSOLUMENT POUR UN RENFORT DE L'OFFRE ET NON DE MATÉRIEL

L'offre, point incontournable pour une attractivité plus grande, les autres propositions relevant d'un comité de ligne et non d'un document suggérant de relever les défis 2024 – 2030. (Idem pour **La Rochelle – Surgères – Niort**).

Besoin de « diamétraliser » l'axe nord-sud **Marans – Tonnay Charente** pour en assurer la continuité et unir le territoire en évitant à la fois d'encombrer la gare de **La Rochelle** et une « **rupture de charge** », rédhibitoire pour les trajets **Marans – Châtelaillon , Lycées – Yves, etc...** Et pour la desserte de la zone de **Périgny** dont il est fait mention. Le rabattement sur le **TER** est fait par le périurbain.

Côté sud : L'opportunité de prolonger la desserte périurbaine jusqu'à **Saintes** est un non-sens car la logique **périurbaine**, « plus près et plus fréquent », diffère de la logique **TER**, « plus loin et plus vite », ces deux types de services sont donc à dissocier. D'autant qu'avec un matériel **TER** actuel (AGC ou Régiolis) les temps de parcours augmenteraient de 8 min (+14%) voire 10 min (+15,6%) avec la réouverture **du Marouillet**.

Côté nord : si 4 arrêts, avec du matériel **TER** les temps de parcours augmenteraient de 8 min.

2.5 LIAISONS LA ROCHELLE – SURGÈRES – NIORT

Idem que les propositions émises par **ALTRO** entre **La Rochelle** et **Rochefort**, à savoir :

Un cadencement entre **La Rochelle – Surgères** avec création d'arrêts complémentaires en phase avec un véritable service périurbain (exemple **Bongraine** en correspondance avec la ligne **Marans - Tonnay Charente**).

Les propositions du LIVRE BLANC avancent un cadencement entre **La Rochelle** et **Niort** et la création d'une halte à **Aytré**, cette section semblant la mieux lotie à court-moyen/terme.

3-COMPLÉMENTARITÉ AVEC LES BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (B.H.N.S)

Là où le ferroviaire n'existe pas, la pertinence de la complémentarité des modes de transport est logique ...

4-STATIONNEMENT DES VOITURES

Chaque arrêt desservi, existant ou créé, doit être équipé d'un parc de stationnement (voitures – vélos ou autres) à la hauteur de la fréquentation prévisible. Les pôles multimodaux doivent concerner les stations importantes et notamment celles des **extrémités du périurbain**.

5-POUR RÉSUMER

5.1 A PROPOS DU LIVRE BLANC

Un début de projet qui a le mérite d'exister, mais aux perspectives pas assez lointaines compte tenu des besoins futurs.

L'objectif final manque de visibilité, à savoir :

- Imaginer un réseau de transport évolutif.
- Proposer une offre de transport collectif principalement ferroviaire (mais parfois multimodale), afin de réduire l'utilisation des carburants fossiles, protéger notre environnement et sauvegarder le pouvoir d'achat.

L'objectif d'un système de transport régional incluant le périurbain (PU), cohérent avec les problématiques de mobilité à venir doit à terme :

- Fournir une offre véritablement cadencée à l'heure ou la $\frac{1}{2}$ heure (évolutif) sur les horaires d'activité d'une journée (06h00 – 23h00), voire au $\frac{1}{4}$ d'heure en périodes de pointe (06h30 – 09h00) (16h30 - 18h30).

De permettre :

- Une mobilité collective sans contrainte horaire excessive, favorisant la moindre utilisation d'un véhicule routier personnel.
- Aux usagers de rejoindre aisément les points de desserte.

Ce qui implique :

- Un réseau capable d'absorber des surplus temporaires de circulations (heures de pointe), ainsi que la cohabitation entre les trafics (**IC ; TER ; PU ; Fret**).
- Un système d'espacement des trains dimensionné en conséquence.
- Complémentarité des modes de transport (bus – Vélos – covoiturage - autres).
- Parcs de stationnement dimensionnés et sécurisés (voitures – vélos – autres).
- L'allongement du quai **porte Dauphine** n'apparaît pas comme une nécessité si l'exploitation en rame simple peut être maintenue grâce à une offre cadencée judicieuse.
- La pertinence d'un prolongement ultérieur de la desserte vers les quartiers en pleine évolution de **La Pallice**.
- Le retour de la 2ème voie entre **La Rochelle** et **Marans** est prioritaire donnant tout son sens à plus d'arrêts entre **Marans** et **La Rochelle** (**Périgny – Sainte-Soulle – Rompsay – Lycées** etc...) pour un réel service périurbain.

Le cas de **Tonnay-Charente** (création d'une infrastructure de retournelement) devra être abordé dans le cadre de la rénovation vers **Bordeaux** au niveau des investissements).

6-EN CONCLUSION

Ce LIVRE BLANC avec comme horizon 2030, apparaît comme un nécessaire plan d'urgence pour combler le retard accumulé depuis 1980, date de la fin de la desserte de **Marans**.

N'apparaît pas la nécessaire partie prospective pour doter le territoire concerné de 300.000 habitants d'un système de transport collectif, véritable alternative à l'automobile. Les nécessaires investissements doivent s'intégrer dans un projet évolutif avec le service périurbain pour point d'arrivée, tel que préconisé par **ALTRO et Objectif RER Métropolitains**.

C'est pourquoi, il faut, dès maintenant, **lancer l'étude détaillée** de ce projet périurbain en profitant de l'appel à projets envoyé par l'État aux régions, comme l'ont compris les territoires concernés par le RER Pyrénéen...

6.1 Les conditions de la réussite.

Pour réussir ce projet, les décideurs politiques doivent en avoir la volonté farouche et affirmer le cap face à une SNCF qui doit être facilitante et non hésitante. Ce n'est pas tant le coût de l'investissement qui pose problème mais le coût d'exploitation qui, dans l'esprit de beaucoup, définira, une offre qui risque d'être bien en-deçà d'une formule efficace capable de relever les trois défis majeurs que sont :

- La protection de la planète,
- La réduction de notre dépendance énergétique,
- Le pouvoir d'achat.

Il faut donc :

- Définir l'offre adaptée, forcément ambitieuse et à fort potentiel évolutif, eu égard à l'existant, qui permette un report modal significatif,
- Établir un bilan complet qui intègre dans les bénéfices notamment les effets en termes de réduction de la circulation automobile,
- Chercher des ressources annexes pour réduire le déficit d'exploitation,
- Associer le plus largement possible les citoyens.

« SEUL on va plus vite. ENSEMBLE on va plus loin. » (Proverbe Africain)