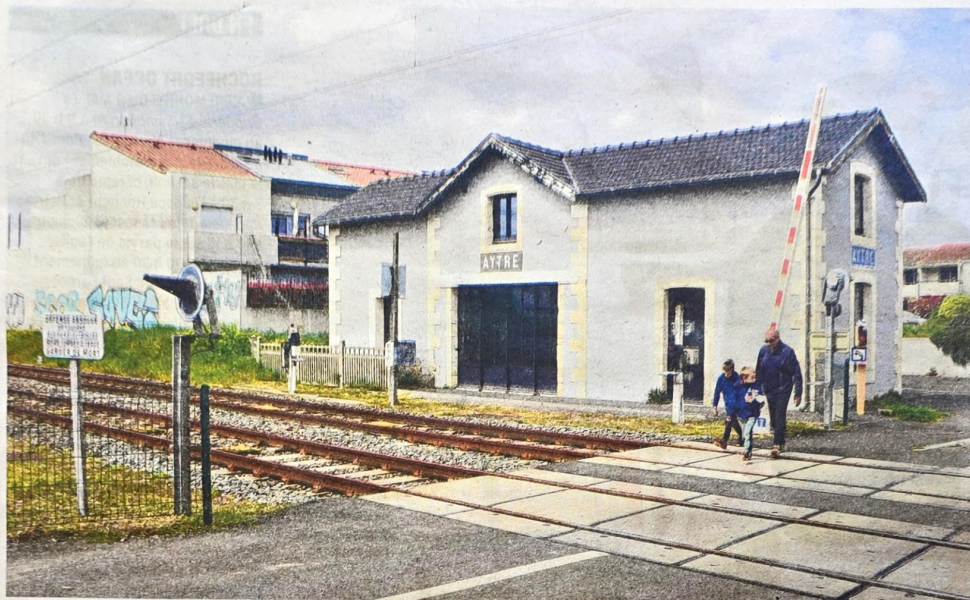


LA ROCHELLE

ET ALENTOURS



La gare du centre-ville d'Aytré. Les trains passent mais ne s'y arrêtent pas - © Clément Vidal

Deux associations militent pour l'arrivée d'un RER dans l'agglomération

L'Association logistique transport ouest (Altro) plaide pour un RER en Aunis. Un projet dont l'agglomération rochelaise, et notamment la ville d'Aytré, serait le cœur.

AGGLO LA ROCHELLE

La Région Nouvelle-Aquitaine porte actuellement deux projets de réseau express régional (RER) : le RER M autour de Bordeaux, en Gironde, et le RER basco-landais autour de Bayonne, dans les Pyrénées-Atlantiques. L'Association logistique transport ouest (Altro) en propose un troisième : le RER Aunis. Son représentant en Charente-Maritime, Michel Caniaux, a abordé le sujet avec Renaud Lagrave, vice-président de la collectivité en charge des Mobilités, mi-avril. « Il n'a pas trouvé notre projet idiot, confie Michel Caniaux. Bien au contraire. Car la Région souhaite développer le ferroviaire. »

Concrètement, le RER se veut « plus proche et plus fréquent » que le transport express régional (TER). En Aunis, il se traduirait par deux lignes, l'une nord-sud entre Marans et Tonnay-Charente, l'autre ouest-est entre La Pallice (La Rochelle) et Surgères. Les rails de ces deux lignes existent déjà et se croisent à Bongraine, un quartier d'Aytré. Mais pour une offre riche comme la préconise Altro, il conviendrait de remettre en état la deuxième voie entre Marans et La Rochelle et de (re)créer une vingtaine de haltes ferroviaires (à Dompierre-sur-Mer, Périgny, La Rochelle, Aytré, La Jarne, Croix-Chapeau, Yves...). À terme, soit à partir de 2032, l'objectif serait de proposer sur ces deux lignes des trains toutes les demi-heures aux heures de pointe - le matin et le soir -

et toutes les heures en période creuse durant la semaine, ainsi qu'un service renforcé le week-end.

Protection de l'environnement, réduction de la dépendance énergétique de la France, sauvegarde du pouvoir d'achat... : Altro voit naturellement plusieurs avantages au développement du ferroviaire. La structure n'est pas la seule à partager ce point de vue et a été rejointe dans son combat par l'association écologiste Capres-Aunis.

« L'idée est vraiment d'espacer les haltes »

« Le problème numéro 1, ce sont les encombrements de circulation autour de La Rochelle, relève Pierre Rivaud, son président. Si on arrive à faire du report modal sur le rail, on va soulager l'arrivée sur La Rochelle, en particulier sur la rocade qui est saturée au possible. » Une saturation qui pourrait être accentuée par l'implantation du futur hôpital de territoire sur la zone des Cottes Mailles à Aytré.

Ce futur établissement de soins conforte Michel Caniaux dans l'idée de (re)créer quatre nouvelles haltes dans la cité au cheval, sur la ligne La Pallice - Surgères : une à Belle-Aire, une en ville, une autre au niveau d'Alstom et une dernière à Bongraine. À l'image du métro ou du RER parisien, « l'idée est vraiment d'espacer les haltes, explique le représentant d'Al-

tro. Car si vous ne faites qu'une halte dans une zone densément peuplée, ou avec de nombreux emplois, vous concentrez le monde. Le temps que les gens descendent du train, vous perdez du temps et vous les obligez à marcher. » Bref, la ligne est moins attractive et reste donc peu empruntée par les usagers.

Le même schéma s'appliquerait sur la ligne Marans - Tonnay-Charente. Plusieurs haltes pourraient là aussi être créées ou recrées, notamment à Sainte-Soulle, à Dompierre-sur-Mer, dans le quartier de Romsay et dans la zone industrielle de Périgny, ou encore à proximité des lycées rochelais Pierre-Doriole et de Romsay... Cette multiplication des arrêts poursuit le même objectif que sur la ligne ouest-est : amener les usagers au plus près de leur lieu de résidence et/ou de travail.

Cette multiplication des haltes ferroviaires - Altro prévoit 39 points d'arrêt sur les deux lignes - aura inévitablement un coût financier. Michel Caniaux et Pierre Rivaud en sont bien conscients. Ce coût peut être estimé à plusieurs centaines de milliers d'euros lorsqu'il s'agit de réhabiliter une halte déjà existante (comme celle de la rue de la Gare à Aytré, par exemple), voire à plusieurs millions d'euros pour des infrastructures neuves. Bref, rien que pour le RER Aunis dans l'agglomération rochelaise, ces travaux demanderaient plusieurs dizaines - voire centaines - de millions d'euros d'investissement. « Combien de millions sont dépensés pour l'aéroport ou pour accueillir les bateaux de croi-

sière ? », interroge Pierre Rivaud. L'argent n'est pas un véritable problème. C'est une question de priorité et d'arbitrage. « À un moment, il faudrait aussi que l'argent soit bien affecté, ajoute Michel Caniaux. On prévoit de construire deux échangeurs sur la rocade pour 20 millions d'euros (lire L'Hebdo 17 du jeudi 21 mars, N.D.L.R.). Vingt millions d'euros, c'est trois ou quatre haltes, trois ou quatre rames... On peut en faire des équivalences. »

« Depuis un an, ça n'a pas bougé »

Les représentants d'Altro et de Capres-Aunis aimeraient que « la population se mobilise pour faire bouger les choses ». Ils attendent aussi des élus de la Communauté d'Agglomération (CDA) de La Rochelle qu'ils s'emparent davantage du dossier RER Aunis, car « aujourd'hui, les gens veulent prendre le train ». Ces élus ont pourtant adopté, au printemps 2023, le Livre blanc du TER dans lequel ils plaident pour une offre plus conséquente (lire L'Hebdo 17 du jeudi 16 mars 2023). Mais « depuis un an, ça n'a pas bougé », regrette Michel Caniaux. « On n'a pas l'impression d'une réelle volonté politique », ajoute pour sa part Pierre Rivaud. D'un consensus, pourrait-on dire : « Car la Région ne fera rien sans la CDA et les autres CDC (communautés de communes, N.D.L.R.). »

Clément Vidal