

Michel Caniaux

DU TER AU RER LA ROCHELLE- AUNIS

Préface de Pierre Rivaud



Dans *Du TER au RER La Rochelle-Aunis*, Michel Caniaux dresse un constat critique mais constructif de la situation des transports dans l'Aunis et le bassin de La Rochelle. Alors que la menace du changement climatique et de la montée des eaux pèse directement sur ce territoire littoral, la transition écologique du secteur des transports (responsables de 30 % des émissions de gaz à effet de serre) piétine en raison du "tout-automobile".

Bien que des ouvertures de haltes et des améliorations de dessertes aient eu lieu depuis 2007 (Angoulins, Porte-Dauphine, La Jarrie, Aigrefeuille, etc.), l'offre reste fragmentée et trop faible pour provoquer un report modal massif. L'auteur s'appuie sur la loi SERM (Services express régionaux métropolitains) du 27 décembre 2023 pour démontrer la nécessité de **créer un véritable réseau de RER**. Contrairement au TER (conçu pour l'interurbain et la vitesse sur de plus longues distances), le RER aunisien vise la forte fréquence, le maillage fin avec des arrêts rapprochés, et la desserte du quotidien pour tous les usagers (actifs, étudiants, retraités, touristes).

Le livre détaille une feuille de route concrète structurée autour de deux axes principaux :

1. **Un axe Nord-Sud** : Marans – La Rochelle – Rochefort / Tonnay-Charente.
2. **Un axe Est-Ouest** : Port Atlantique / La Pallice – La Rochelle – Surgères.

Face aux blocages bureaucratiques, aux guerres de clochers et à l'hésitation des décideurs politiques locaux (notamment de la CDA de La Rochelle), l'auteur propose une **démarche progressive**, étape par étape, débutant immédiatement par la création d'une navette ferroviaire expérimentale entre Marans et La Rochelle pour **désenclaver le nord de l'Aunis**, avant de monter en puissance jusqu'à la concrétisation complète du réseau à l'horizon 2036.

C'est d'ailleurs autour de cette priorité de navette ferroviaire entre Marans et La Rochelle, avec une halte à Dompierre-sur-Mer, que la population se mobilise actuellement en nombre, afin que les habitants du secteur nord de l'Aunis et ceux du sud-Vendée bénéficient enfin de conditions décentes de déplacement sécurisé, plus rapide et moins polluant.

Car il s'agit aussi du bien-être des populations concernées, de leur santé et de la protection de l'environnement...

DU TER AU RER LA ROCHELLE-AUNIS

La France ne possède qu'un RER, l'Europe 70. C'est pourquoi, fin 2022, le Président de la République appelle à créer de tels réseaux.

En décembre 2023, la loi SERM est promulguée. Vingt-huit agglomérations se lancent dans l'aventure, sauf celle de La Rochelle, ignorant cette loi et ne jurant que par le TER, malgré une mobilité de plus en plus entravée. Trois associations, ALTRO, CAPRES AUNIS et OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS, militent alors pour le RER La Rochelle-Aunis.

Christophe Batcabe fut le seul candidat à la mairie de La Rochelle qui, en travaillant depuis deux ans sur le sujet, a porté l'espoir de voir se réaliser ce RER et a démontré en quoi ce réseau constituerait une réponse concrète aux enjeux environnementaux et économiques, tout en étant un instrument de justice sociale et d'équité territoriale.

Ce projet se fera, car il est celui du bon sens dans un territoire dont l'absence de colonne vertébrale ferroviaire rend les habitants dépendants de la seule voiture... Mais ne perdons pas plus de temps en commençant par remettre le train là où il a disparu, avec une desserte périurbaine entre Marans et La Rochelle.

Ancien cadre commercial de la SNCF, **Michel Caniaux** a exercé ses fonctions de Paris à La Rochelle, en passant par Rome. Défenseur convaincu du rail comme colonne vertébrale de la mobilité durable, il s'est engagé dans plusieurs projets ferroviaires d'envergure, dont Via Atlantica. Avec le projet de RER La Rochelle-Aunis, il poursuit son action en faveur d'un transport ferroviaire accessible et appelle à une mobilisation citoyenne pour faire avancer les grands dossiers du rail en France.

Illustration de couverture : photo M. Caniaux.

ISBN : 978-2-336-59793-5

18 €



Le projet « **TER & RER La Rochelle-Aunis** » est soutenu par les associations

ALTRO et **CAPRES-AUNIS**



1. Plan détaillé du livre

- **Collection « Transport et développement humain »**
 - Présentation de la ligne éditoriale par Michel Caniaux et rappel des publications antérieures.
- **Préface** (par Pierre Rivaud, Président de CAPRES-AUNIS)
 - Questionnement sur la pertinence et les blocages politiques autour du projet TER & RER La Rochelle-Aunis.
- **Introduction**
 - Constat de l'engouement citoyen pour le train et des défis de la transition écologique.
 - Historique des fausses promesses ferroviaires, de la baisse des investissements et de la prise de conscience des retards de la France face au reste de l'Europe.
 - Rôle de la justice sociale, de l'équité territoriale et réponse au problème du logement par le ferroviaire du quotidien.

Partie 1 : Contexte et Enjeux

- **Chapitre 1 : Le changement climatique menace nos côtes**
 - Analyse des impacts physiques, environnementaux, socio-économiques et sanitaires de la hausse du niveau de la mer en Charente-Maritime.
 - Urgence de la décarbonation du secteur des transports (qui représente 30 % des gaz à effet de serre) et des flux financiers.
 - Incohérence des documents territoriaux (PCAET, SCOT, SradDET) s'ils ne débouchent pas sur un projet ferroviaire structurant.
- **Chapitre 2 : La genèse du RER La Rochelle-Aunis**
 - Historique des étapes et des ouvertures de haltes depuis 2007 (Angoulins, Saint-Laurent-de-la-Prée, Porte-Dauphine, Aytré-Plage, Aigrefeuille-Le Thou, La Jarrie).
 - Mobilisation locale et intercommunale pour le rétablissement de la desserte ferroviaire entre Marans et La Rochelle.
- **Chapitre 3 : Pôle Centre Atlantique et livres blancs**
 - Naissance et limites du Pôle Centre Atlantique (PCA), espace contigu de 580 000 habitants.
 - Analyse du Livre Blanc « Ambition TER 2024-2030 » et propositions d'enrichissement d'ALTRO pour préparer le long terme.

Partie 2 : Projet de RER La Rochelle-Aunis

- **Chapitre 4 : TER contre RER ?**
 - Distinction fondamentale et complémentarité : « *TER, plus loin plus vite ! RER, plus près plus fréquent !* »
 - Rôle de la loi SERM (Services express régionaux métropolitains) pour instaurer une nouvelle culture de la mobilité libérée de la voiture.
- **Chapitre 5 : Traduire la loi SERM avec le SCoT La Rochelle-Aunis**
 - Application de la loi SERM au territoire de l'Aunis et articulation avec les 12 quartiers de la « ville-territoire ».

- Propositions de maillage fin avec création de nouvelles haltes stratégiques (Bongraine-Minimes, Périgny, Rompsay, Lycées-Ravel, Alstom, Aytré-Belle-Aire, Marans, etc.).

Partie 3 : Jalons Politiques

- **Chapitre 6 : L'adoubement de la région Nouvelle-Aquitaine**

- Échanges avec le conseil régional : convergence d'objectifs pour la mobilité décarbonée, mais contraintes politiques, budgétaires et organisationnelles.
- Retards et réticences de l'exécutif de la CDA de La Rochelle et manque d'implication financière des collectivités locales.

Partie 4 : Mise en œuvre et Défis

- **Chapitre 7 : Les étapes de la métamorphose du TER en RER La Rochelle-Aunis**

- **Court terme (2 ans)** : Urgence de la navette Marans–La Rochelle et choc d'offre par cadencement sur La Rochelle–Rochefort et La Rochelle–Niort.
- **Moyen terme (5 ans)** : Mise en place du RER Marans–Tonnay-Charente.
- **Long terme** : Ligne de RER La Pallice-Surgères et cadencement renforcé vers La Roche-sur-Yon.

- **Chapitre 8 : Esquisse d'un calendrier... si tout le monde rame dans le même sens**

- Calendrier opérationnel projeté de 2026 à 2036 pour concrétiser pas à pas l'étoile ferroviaire et les deux lignes de RER.

- **Chapitre 9 : Le refus des collectivités d'entrer dans une démarche SERM**

- Critique de l'inertie, du manque de vision prospective et de l'enchevêtrement administratif empêchant de déposer un dossier de labellisation SERM.
- Inertie face à des solutions simples (comme les navettes) au profit d'études prospectives perpétuellement renouvelées.

- **Chapitre 10 : D'autres territoires avancent, pourquoi pas nous ?**

- Exemples d'initiatives réussies ou engagées en France (Chambéry, RER basco-landais, Toulouse, Limoges) et à l'étranger (RER de Zoug en Suisse).
- Plaidoyer pour le courage politique et la volonté de faire passer le train de la théorie à la pratique.

2. Arguments principaux

1. **Complémentarité TER / RER** : Il ne faut pas opposer TER et RER. Le TER répond à la formule « *plus loin, plus vite* » (liaisons interurbaines), tandis que le RER s'articule autour de « *plus près, plus fréquent* » (desserte périurbaine cadencée à la demi-heure ou au quart d'heure).
2. **Justice sociale et équité territoriale** : Le RER constitue une réponse concrète à la crise du logement en permettant aux ménages éloignés du centre urbain de La Rochelle d'accéder facilement aux emplois, universités et services sans subir le coût financier et temporel de l'automobile.
3. **Urgence écologique et climatique** : La Rochelle et le littoral de la Charente-Maritime sont en première ligne face à l'élévation du niveau de la mer. Développer le rail est le levier le plus rapide et efficace pour réduire les émissions de GES et désengorger les axes routiers saturés (2 × 2 voies Rochefort–La Rochelle, rocade).
4. **Faisabilité technique et progressive** : La transformation du réseau ne nécessite pas le "Grand Soir" ferroviaire, mais une montée en charge par phases (utilisation immédiate du matériel existant via une navette Marans–La Rochelle, puis modernisation de la signalisation et remise à double voie de sections clés).
5. **Dépassement du blocage politique local** : Le projet démontre que la taille de l'agglomération n'est pas un obstacle (comme le prouvent les RER de Chambéry ou de Zoug en Suisse). Seule l'absence de volonté politique et de gouvernance partagée entre la Région, le Département et les EPCI freine le dossier.