



LIVRE BLANC TER MÉTROPOLITAIN

11 avril 2023



SYNTHÈSE DES PRIORITÉS DU PÔLE MÉTROPOLITAIN CENTRE ATLANTIQUE À L'HORIZON 2024-2030

1. Les projets à porter dans les volets mobilité des CPER 2023-2027 des régions Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire

1.1. Un programme ambitieux de rénovation des infrastructures

- Achèvement du programme de rénovation de la ligne Nantes-Bordeaux :
 - o Régénération de la seconde voie de la ligne La Rochelle-La Roche-sur-Yon,
 - o Modernisation de la signalisation La Rochelle-Rochefort-Saintes,
 - o Régénération des deux voies de la section Beillant-Saint-Mariens (Saintes-Bordeaux).
- Régénération de la ligne Niort-Saintes.
- Amélioration de capacité La Rochelle-Niort-Poitiers (dont le doublement de la voie unique entre Saint-Maixent et Lusignan).

1.2. Un maillage du territoire par des pôles d'échanges multimodaux modernisés et de haltes ferroviaires

- Les principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire en cours et en projet ont été identifiés au sein d'un Objectif Stratégique (OS) du programme opérationnel région FEDER Nouvelle-Aquitaine : Niort, Surgères, Châtelailon-Plage...
- Allongement du quai de la halte de La Rochelle-Porte-Dauphine.
- Réouvertures des haltes périurbaines et études d'opportunité pour la réouverture de haltes....

2. Une modernisation des infrastructures au service d'une offre augmentée et de qualité

- Renforcer le cadencement aux heures de pointes du matin et du soir à la demi-heure pour les axes les plus empruntés comme La Rochelle-Niort-Poitiers ou La Rochelle-Rochefort et à l'heure sur les autres.
- Garantir un aller-retour à la demi-journée depuis les villes centre des agglomérations vers chacune des deux capitales des régions Pays-de-la-Loire et Nouvelle-Aquitaine.
- Favoriser les changements de comportement et le report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif suivant le principe rabattre, transporter, diffuser.
- Favoriser l'usage des modes doux associés à ces modes collectifs.

I. Pourquoi un livre blanc sur les mobilités ?

L'idée de créer, à l'interface des deux Régions Pays-de-la-Loire et Nouvelle-Aquitaine, une communauté d'intérêts autour de la notion d'un grand bassin de vie, a permis l'émergence du Pôle métropolitain Centre Atlantique regroupant aujourd'hui 10 intercommunalités.

Son acte fondateur – *la Charte métropolitaine* – a été signé le 13 septembre 2016. Les mobilités figurent au sein des priorités 3 et 4 du Pôle :

PRIORITÉ N° 3 GARANTIR L'ACCÈS AUX TERRITOIRES (MULTIMODES, PASSAGERS ET FRET)

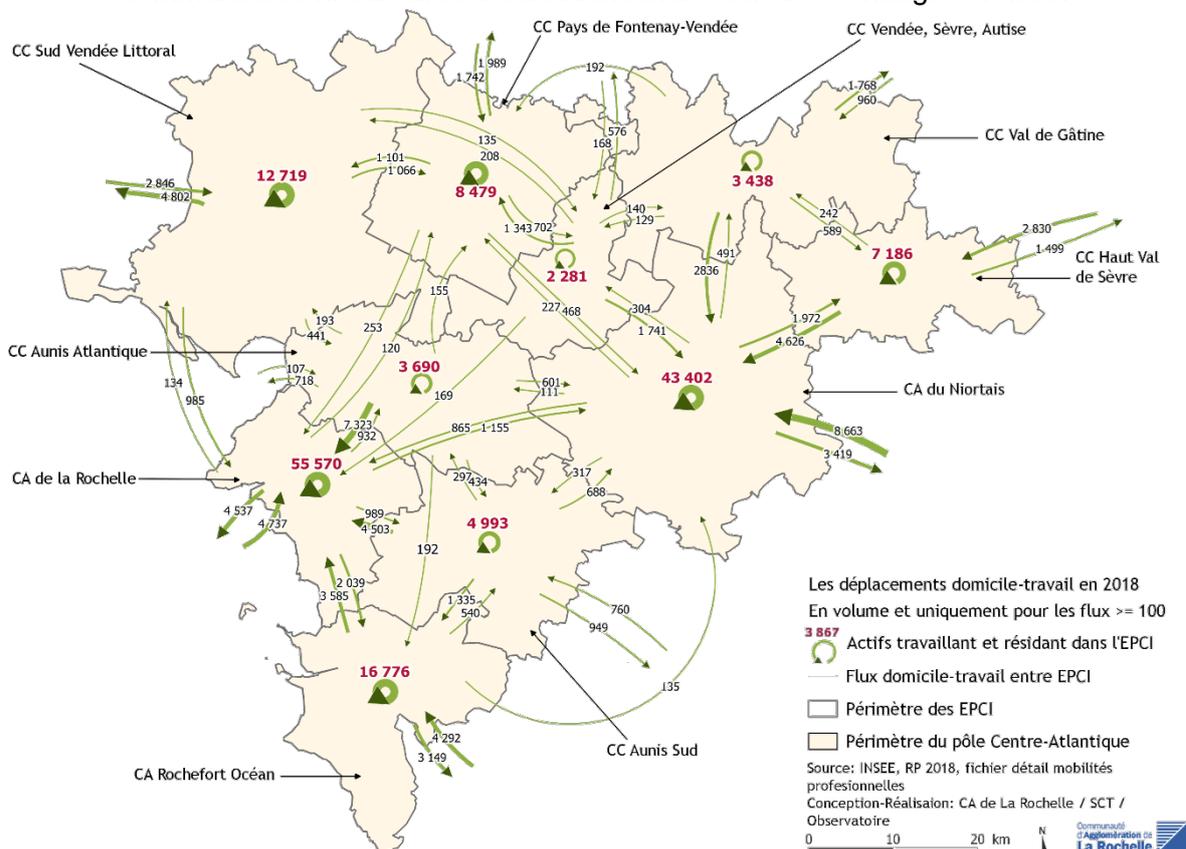
PRIORITÉ N° 4 ÉLABORER UN SCHÉMA TERRITORIAL DE L'INTERMODALITÉ

Sur cette base le Pôle avait participé à l'élaboration des Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) par une contribution axée sur la mobilité et adressée aux Régions Nouvelle-Aquitaine et Pays-de-la-Loire le 15 juin 2018.

En adoptant son propre Livre blanc TER en Conseil communautaire le 9 mars 2023, l'agglomération de La Rochelle a souhaité proposer d'élargir cette approche à l'échelle du Pôle métropolitain Centre Atlantique.

Un constat :

- Les mobilités représentent près de 30% des émissions de carbone en particulier du fait de l'usage prédominant de la voiture individuelle,
- Depuis de nombreuses années, les mouvements pendulaires au sein du pôle témoignent de l'élargissement des aires d'attraction des villes principaux centres d'emplois,
- Ces mouvements pendulaires ne sont pas uniquement internes à chacune des communautés ni aux aires d'attractions mais sont des échanges croisés.



Des enjeux :

- Réduire les émissions de CO₂ d'un secteur très émetteur et faciliter l'accès pour tous à une mobilité décarbonée « économique » au regard des déplacements contraints (en particulier domicile-travail et domicile-études) dans un contexte où l'énergie représente une part importante des dépenses du quotidien.
Le territoire s'est lancé dans une étude mesurant l'impact des mobilités dans les émissions de carbone. Il en ressort que le principal levier d'action repose, non pas sur la localisation des zones d'emplois mais sur l'émergence d'une mobilité plus verte basée sur des transports collectifs structurants et performants complétés par une politique de développement de l'usage du vélo...
- Conforter une vision de l'aménagement du territoire s'appuyant sur des axes structurants de transports collectifs.
Le TER doit devenir évident pour les transports du quotidien et offre une alternative crédible à la voiture particulière et conduire à un changement des comportements.

Pour répondre à ces enjeux, la volonté des membres du Pôle métropolitain Centre Atlantique de contribuer à définir les priorités d'investissement, en particulier dans la perspective des choix des futurs volets mobilités des Contrats de plan État-Régions 2023-2027 pour accompagner efficacement ces changements de comportement nécessaires selon 2 priorités :

- assurer un maillage efficace entre les villes du Pôle métropolitain Centre Atlantique au service d'une mobilité du quotidien décarbonée accessible,
- garantir un aller-retour à la demi-journée depuis les agglomérations vers chacune des deux capitales des régions Pays-de-la-Loire et Nouvelle-Aquitaine.

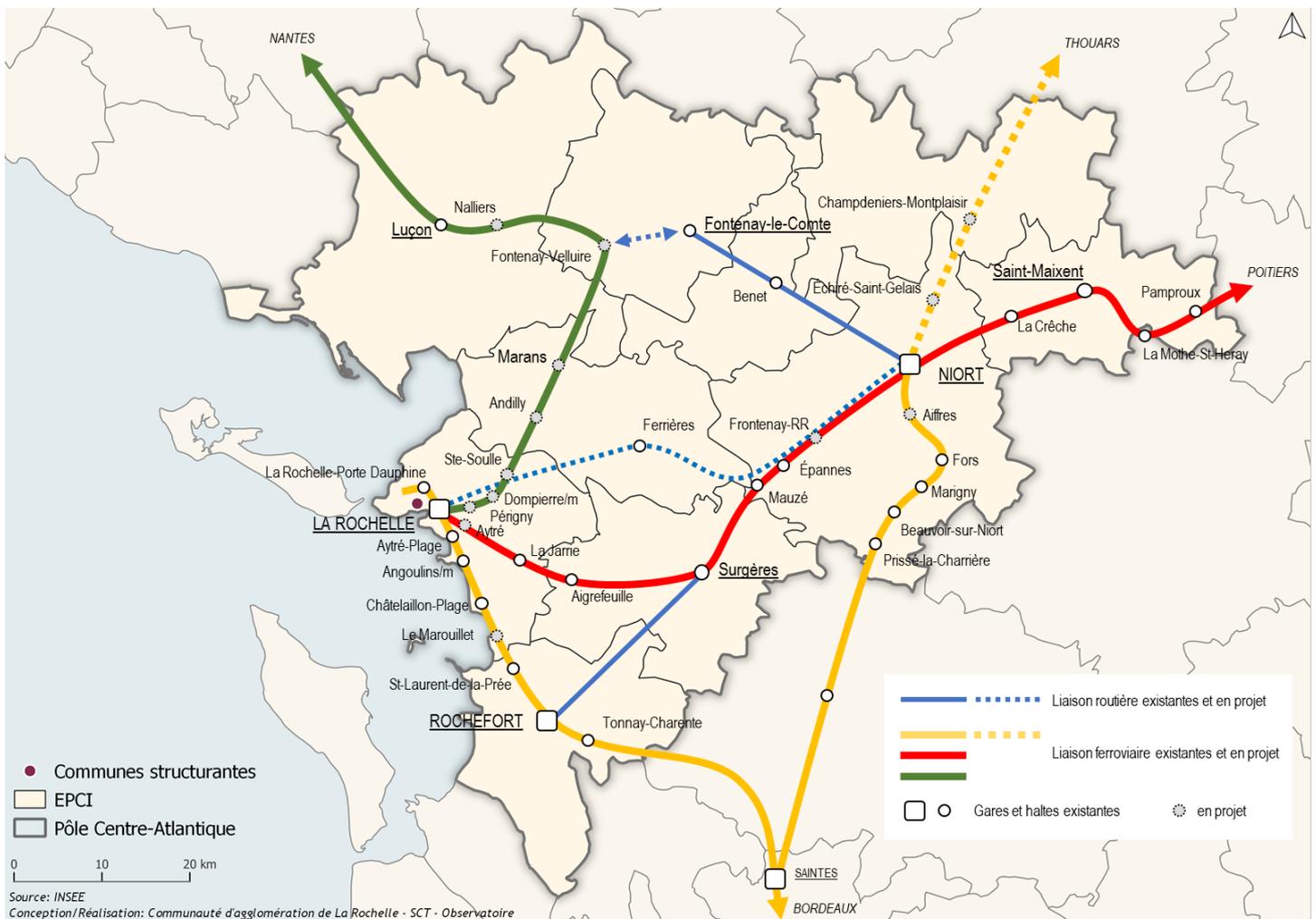
II. Les déplacements du quotidien : une offre renforcée

Les services ferroviaires de voyageurs pour le Pôle métropolitain Centre Atlantique sont opérés par quatre acteurs :

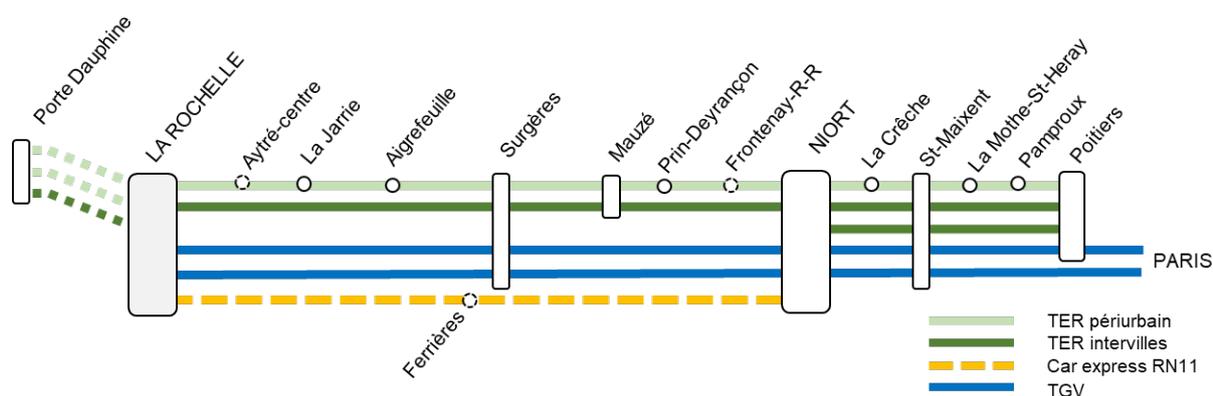
- TGV : La Rochelle-Surgères-Niort-Poitiers-(Paris),
- Intercités : Nantes-La Rochelle-Rochefort-Bordeaux,
- TER Pays-de-la-Loire : Nantes-La Rochelle,
- TER Nouvelle-Aquitaine : l'ensemble des autres lignes.

Pour les **relations intervilles et vers les deux capitales régionales Nantes et Bordeaux**, l'objectif général est un temps de parcours optimal (1h30 à moins de 2h vers Nantes et Bordeaux) depuis La Rochelle ou Niort 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.



1. La Rochelle – Niort – Poitiers



A. Une offre périurbaine cadencée et renforcée

L'offre attendue

Le renforcement de l'offre périurbaine cadencée entre La Rochelle-Niort-Poitiers impose, du fait des limites capacitaires entre Saint-Maixent et Lusignan, une analyse de l'opportunité d'opérer une partie de l'offre par bassin versant autour de Niort.

Cette nouvelle approche doit permettre un renforcement pour un cadencement entre Niort et La Rochelle à la demi-heure en heures de pointe (arrivées sur les trois pôles entre 7h30 et 9h00 et départ des trois pôles entre 16h30 et 19h) et à l'heure en heures creuses. Le même niveau de service est attendu entre Niort et Poitiers desservant également Saint-Maixent.

Elle nécessite une desserte renforcée des arrêts intermédiaires (La Jarrie, Aigrefeuille-le-Thou, Mauzé...).

La demande nouvelle et croissante sur cet axe impose une augmentation de l'offre ou de la capacité des rames aux heures de pointe.

Les haltes

Sur l'**agglomération de La Rochelle**, l'analyse de l'opportunité de la desserte de La Rochelle-Porte Dauphine depuis Niort (scolaires) ainsi que d'une création halte à Aytré (ancienne gare).

Sur **Aunis Sud**, la mise en œuvre du projet de pôle d'échanges multimodal de Surgères sera proposée à l'OS5 du programme opérationnel région FEDER Nouvelle-Aquitaine.

Sur **Niort Agglo**, le projet de pôle d'échanges multimodal de la gare de Niort, de l'OS3 du programme opérationnel région FEDER Nouvelle-Aquitaine, et l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à la gare de Mauzé (comprenant en particulier des abris vélos sécurisés). L'étude d'opportunité pour la création d'une halte à Frontenay-Rohan-Rohan.

B. Une liaison routière complémentaire : car express RN11

Afin de répondre à l'absence d'infrastructures ferrées et offrir une alternative à la voiture individuelle, une offre complémentaire 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** avec un pôle d'échanges sur la commune de Ferrières d'Aunis, puis de l'agglomération de La Rochelle à Usseau (Sainte-Soulle), dans la zone industrielle Périgny et au Centre hospitalier de La Rochelle...

L'objectif de ce projet qui pourrait commencer par une expérimentation est une fréquence à la demi-heure en heures de pointe et une grande amplitude horaire.

Ce projet est complémentaire du renforcement de la ligne régionale régulière 1 depuis Courçon.

C. Besoins d'infrastructures

L'axe La Rochelle-Surgères-Niort-Saint-Maixent-Poitiers est 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**. Le doublement de la section Saint-Maixent-Lusignan, imaginé depuis de nombreuses années conditionne une augmentation du trafic.

Cependant, d'autres besoins ont été identifiés. La sortie sud de Poitiers au niveau de Saint-Benoît avait été envisagée dans le cadre de la construction de la ligne nouvelle Sud-Europe-Atlantique et fait l'objet, dans sa convention de financement, d'engagements de la part de SNCF-Réseau. 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^{ème} voie en sortie de gare vers Niort et dédiée aux trains de fret donnerait de réelles perspectives.

D. Desserte TGV

Depuis sa création le Pôle métropolitain Centre Atlantique a mis en exergue l'importance de la desserte de son territoire par TGV avec 4 gares desservies : Saint-Maixent, Niort, Surgères et La Rochelle en exigeant une desserte de qualité temps en termes de fréquence que de temps parcours à la capitale.

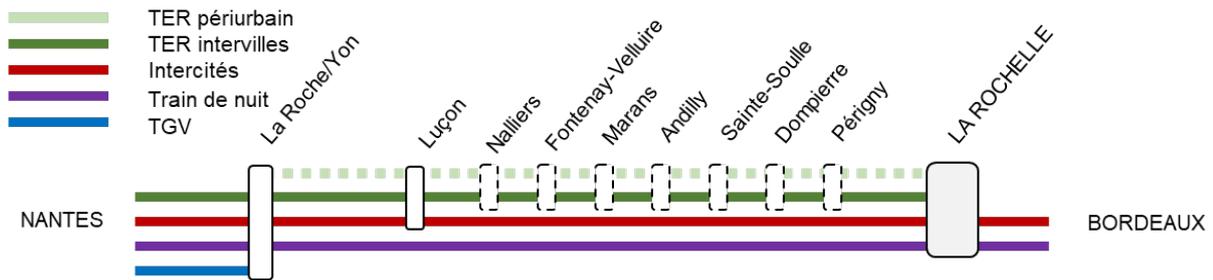
Pour la desserte lointaine du territoire, un renforcement des correspondances à Poitiers et Saint-Pierre-des-Corps en TER ou TGV avec les TGV intersecteurs (Roissy-CDG, Lille, Strasbourg).

Le renforcement de l'école des sous-officiers de l'Armée de Terre à Saint-Maixent va générer un besoin supplémentaire de desserte en particulier sur les liaisons nationales.

La gare de Surgères rayonne bien au-delà de sa propre aire d'influence mais dessert aussi bien l'ensemble Rochefort-Oléron et la partie Est de l'agglomération de La Rochelle. Le projet de pôle d'échanges multimodal renforcera ce rôle de proximité légitimant sa desserte TGV. Le renforcement **des correspondances entre les cars régionaux interurbains de la ligne 6 de Nouvelle-Aquitaine** et les TGV en gare de Surgères est également indispensable.

La complémentarité entre TGV et les **cars régionaux de Nouvelle-Aquitaine de la ligne 3** est importante en gare de La Rochelle-ville pour desservir l'Île de Ré.

2. La Rochelle – Luçon – Nantes



E. Création d'une desserte périurbaine entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon

L'offre attendue

Considérant que l'essentiel pour cet axe est d'engager une dynamique d'ouverture progressive de haltes, le Pôle métropolitain fait sienne la proposition de remise en service d'une offre La Roche-sur-Yon-**Marans**-La Rochelle dès le service annuel 2024 en s'appuyant sur TER Pays-de-la-Loire.

À court terme, une offre complémentaire La Rochelle-Nantes avec de nouveaux arrêts intermédiaires au sein du Pôle métropolitain Centre Atlantique 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 et une desserte améliorée des deux pôles d'emplois principaux de La Rochelle et La Roche-sur-Yon.

À long terme, cette desserte périurbaine cadencée pourrait s'envisager avec une fréquence à la demi-heure en heures de pointe.

Les haltes

Sur **l'agglomération de La Rochelle**, une étude d'opportunité sera engagée pour proposer une ou plusieurs haltes sur son territoire (seront étudiés Périgny, Dompierre et Sainte-Soulle).

Sur **Aunis Atlantique**, en plus de la réouverture d'une halte à Marans sera étudiée l'opportunité d'une halte à Andilly.

Sur **Fontenay-Vendée**, la halte projetée à Velluire-Fontenay est proposée et devra s'accompagner d'une offre de rabattement entre la nouvelle halte et la ville de Fontenay-le-Comte.

Sur **Sud Vendée Littoral**, la gare de Luçon sera complétée par un nouvel arrêt à Nalliers.

Par ailleurs, le Pôle métropolitain souligne l'intérêt de l'analyse de l'opportunité et faisabilité d'un service depuis Rochefort permettant notamment la desserte de la zone industrielle de Périgny (plus de 7 500 emplois).

F. Renforcer un axe structurant pour la desserte de la façade Atlantique

La desserte de Nantes, capitale de la Région Pays-de-la-Loire est assises sur les 4 Intercités. Leur positionnement doit favoriser un aller-retour sur une demi-journée en sanctuarisant le temps de parcours La Rochelle-Nantes en 1h46 obtenu depuis la réouverture de la ligne après les travaux de régénération (temps de parcours Intercités La Rochelle-Nantes constaté).

La régénération de l'infrastructure conduite entre janvier 2020 et juillet 2021 a permis de sauver cette ligne structurante pour l'ensemble de la façade atlantique. Seule la première phase de cette régénération a été réalisée. La ligne bénéficie d'une signalisation moderne et de ce fait d'une capacité renforcée malgré la voie unique. Le renforcement de cet axe au-delà des 4 allers-retours prévus (4 Intercités existants et 4 TER Pays-de-la-Loire

potentiels) nécessitera la réalisation de la seconde phase du projet de régénération et la remise en service de la seconde voie.

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageur conduit à l'émergence de projets alternatifs Nantes-Bordeaux via Poitiers. Le Pôle sera vigilant à ces projets qui en plus d'éviter le Pôle métropolitain fragiliseront la desserte actuelle en la privant d'une part non négligeable de clientèle.

Parmi les scénarios proposés par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans son dernier rapport, le prolongement de deux allers-retours Nantes-Bordeaux existants vers la Bretagne (Quimper et Rennes) renforcerait également cet axe.

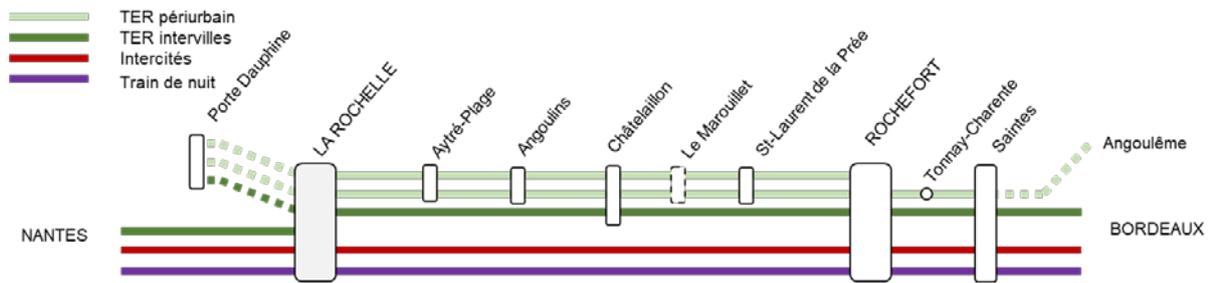
Sur cet axe fortement touristique, la **réintroduction des trains de nuit** entre la Bretagne et la Méditerranée en empruntant l'axe Nantes-Bordeaux serait également pertinent.

G. Besoins d'infrastructures

Après la 1^{ère} phase de régénération de la section La Rochelle-La Roche-sur-Yon achevée à l'été 2021, 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 sur l'ensemble du périmètre du Pôle métropolitain.

À moyen/long terme, **la mise à l'agenda de la 2^{nde} phase de régénération de la section La Rochelle-La Roche-sur-Yon** dont le principe a été acté sera déterminant pour développer la desserte périurbaine.

3. La Rochelle – Rochefort – Bordeaux



A. Renforcer la desserte cadencée périurbaine entre La Rochelle et Saintes

L'offre attendue

L'offre actuelle de 22 allers-retours quotidiens entre La Rochelle et Rochefort est intéressante, cependant, la capacité des rames est notoirement insuffisante pour faire face à une demande nouvelle et croissante.

L'amélioration de l'offre périurbaine La Rochelle-Rochefort passe également par son cadencement et son optimisation en termes de répartition horaire :

- Le maintien d'une desserte maximale de la gare de La Rochelle-Porte Dauphine,
- Un cadencement à la ½ heure en heures de pointe et à l'heure en journée,
- Par ailleurs, le Pôle métropolitain souligne l'intérêt de l'analyse de l'opportunité et faisabilité d'un service depuis Rochefort permettant notamment la desserte de la ZI de Périgny (plus de 7 500 emplois),

À court terme, 2024, l'opportunité d'un prolongement de la desserte périurbaine jusqu'à Saintes telle que proposée dans la démarche OPTIM'TER permettant également une amélioration notable de la desserte de Tonnamy-Charente.

Les haltes

Sur **l'agglomération de La Rochelle**, le projet de Pôle d'échanges multimodal de Châtelailton-Plage a été identifié au sein de l'OS3 du programme opérationnel région FEDER Nouvelle-Aquitaine. L'analyse opportunité création d'une nouvelle halte au Marouillet (commune d'Yves).

Sur **l'agglomération de Rochefort-Océan**, le projet de Pôle d'échanges multimodal de Rochefort doit être actualisé.

B. Renforcer un axe structurant pour la desserte de la façade Atlantique

La desserte de Bordeaux est assurée principalement par les 4 allers-retours Intercités. L'objectif est de sanctuariser une liaison rapide et efficace à la capitale régionale de Nouvelle-Aquitaine avec un allers-retours sur demi-journée en moins de 2h (temps de parcours à atteindre pour une alternative crédible à la voiture particulière). Cette offre minimale doit pouvoir être complété par TER pour atteindre un cadencement à l'heure en heures de pointe.

Un maintien de la liaison vers Angoulême avec les deux allers-retours quotidiens La Rochelle-Rochefort-Saintes-Angoulême.

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageur conduit à l'émergence de projets alternatifs Nantes-Bordeaux via Poitiers. Le Pôle sera vigilant à ces projets qui en plus d'éviter le Pôle métropolitain fragiliseront la desserte actuelle en la privant d'une part non négligeable de clientèle.

Sur cet axe fortement touristique, la **réintroduction des trains de nuit** entre la Bretagne et la Méditerranée en empruntant l'axe Nantes-Bordeaux serait également pertinent.

C. Besoins d'infrastructures

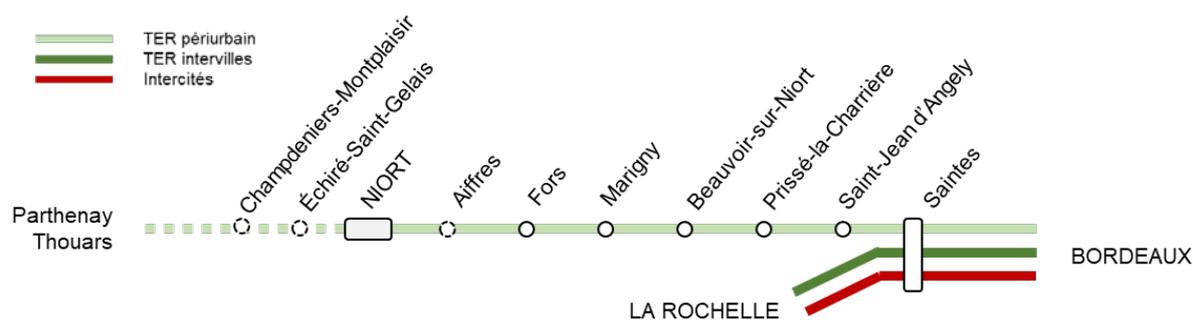
La Rochelle-Rochefort représente l'axe périurbain historique imaginé dès le milieu des années 90, doublé, depuis la création de la région Nouvelle-Aquitaine, de la fonction de lien avec Bordeaux, capitale régionale de Nouvelle-Aquitaine. L'infrastructure de cette ligne La Rochelle-Rochefort-Saintes-Bordeaux 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** devra être mis en œuvre de toute urgence.

Prolongement historique de la desserte cadencée Rochefort-La Rochelle 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. **L'allongement du quai de La Rochelle-Porte-Dauphine** est donc indispensable.

La Rochelle-Ville-La Rochelle-Pallice est un 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. De plus, cette partie de la 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.

4. Niort (Thouars) – Saintes – Bordeaux



A. Renforcer la desserte périurbaine entre Niort et Saintes

L'offre attendue

Proposer des services permettant une arrivée sur Niort vers 7h30 / 8h30 / 11h30 et un départ de Niort vers 12h00 / 16h30 / 17h30 / 18h30.

Les haltes

Sur **Niort Agglo**, l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal pour la halte de Beauvoir-sur-Niort et l'implantation d'abris vélos sécurisés sur les 4 haltes du territoire. Sera étudiée également l'opportunité d'une réouverture de la halte d'Aiffres.

B. Niort-Bordeaux

À l'instar de la desserte de La Rochelle et Rochefort, la liaison entre Niort et la capitale de la Région Nouvelle-Aquitaine est stratégique. L'objectif est de sanctuariser une liaison rapide et efficace avec un aller-retour sur demi-journée. Cette liaison rapide et directe devra limiter le nombre d'arrêt sur les différentes haltes (Niort-Saint Jean d'Angély-Saintes-Bordeaux) afin de permettre des réunions à la demi-journée (arrivée à Bordeaux vers 8h30/8h45 / départ de Bordeaux vers 12h30 / arrivée Bordeaux vers 13h30/13h45 / départ Bordeaux vers 16h30/16h45 et vers 17h30/17h45).

C. Réouverture de la ligne Niort-Thouars au trafic passagers

En prolongement de la ligne Saintes-Niort, l'opportunité de la réouverture au trafic passagers de la ligne Niort-Parthenay-Thouars pourrait être étudiée.

Sur **le Val de Gâtine**, cette étude inclurait l'analyse de l'opportunité de la création d'une halte à Champdeniers-Montplaisir.

Sur **Niort Agglo**, l'opportunité d'une halte à Échiré-Saint-Gelais sera également étudiée.

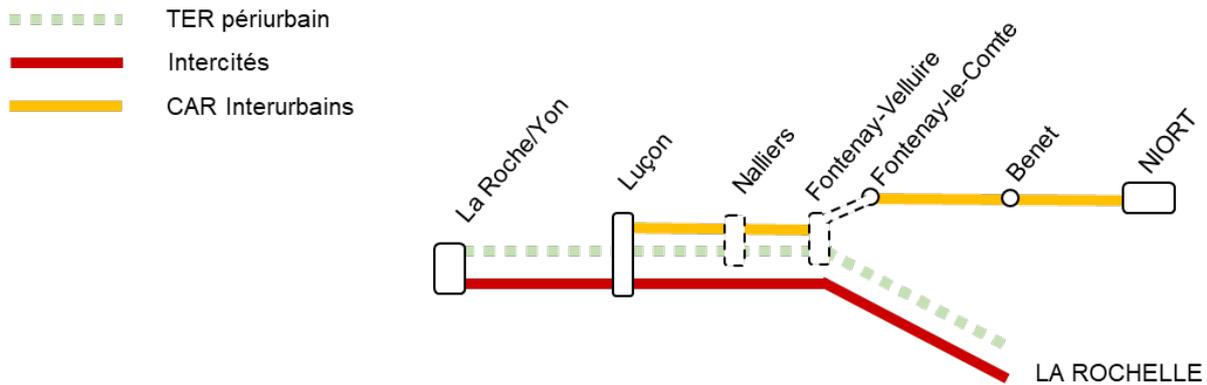
Dans cette attente, un renforcement de la liaison opérée par les cars Nouvelle-Aquitaine 10-12 et des capacités de stationnement de type P+R à Champdeniers-Montplaisir.

D. Besoins d'infrastructures

Au-delà de la régénération de la ligne au sud de Saintes, il est nécessaire de mener à leur terme les opérations de réhabilitation de la voie pour augmentation vitesse commerciale et fiabilité du service sur la section Niort-Saintes.

La ligne entre Niort et Thouars a fait l'objet d'aménagement dédiés à une circulation fret. Sa réouverture à la circulation de trains de passagers nécessitera de nouveaux investissements.

5. Niort – Fontenay-le-Comte – Luçon



A. Fontenay-le-Comte-Niort

Si l'emprise d'une voie ferroviaire existe toujours entre Fontenay-le-Comte et Niort, elle a été désaffectée depuis de nombreuses années. La seule alternative et le maintien de la liaison routière TER ligne 16 Aleop (Pays-de-la-Loire) entre Fontenay-le-Comte, Benet et Niort.

La création potentielle d'une halte ferroviaire à Fontenay-Velluire sur la ligne La Rochelle-Nantes imposera une liaison de correspondance avec Fontenay-le-Comte. La modification de l'origine de la ligne 16 depuis Fontenay-Velluire avant de desservir Fontenay-le-Comte, Benet à destination de Niort pourrait être étudiée.

B. Luçon-Fontenay-le-Comte

Luçon est actuellement desservie par les 4 Intercités et le TER Pays-de-la-Loire Nantes-La Rochelle. La perspective de monter à 4 TER opérés par la Région des Pays-de-la-Loire permettrait une offre intéressante de 8 allers-retours quotidiens vers La Roche-sur-Yon et La Rochelle.

Afin d'offrir une desserte adaptée aux liaisons domicile-travail, et en particulier en creux d'offre, des cars interurbains de l'actuelle ligne 15 Aleop pourrait conforter la desserte du Sud Vendée en particulier entre Fontenay-le-Comte et Luçon. L'intégration de Fontenay-Velluire à cet axe serait également pertinent.

III. Accompagner les changements de comportement

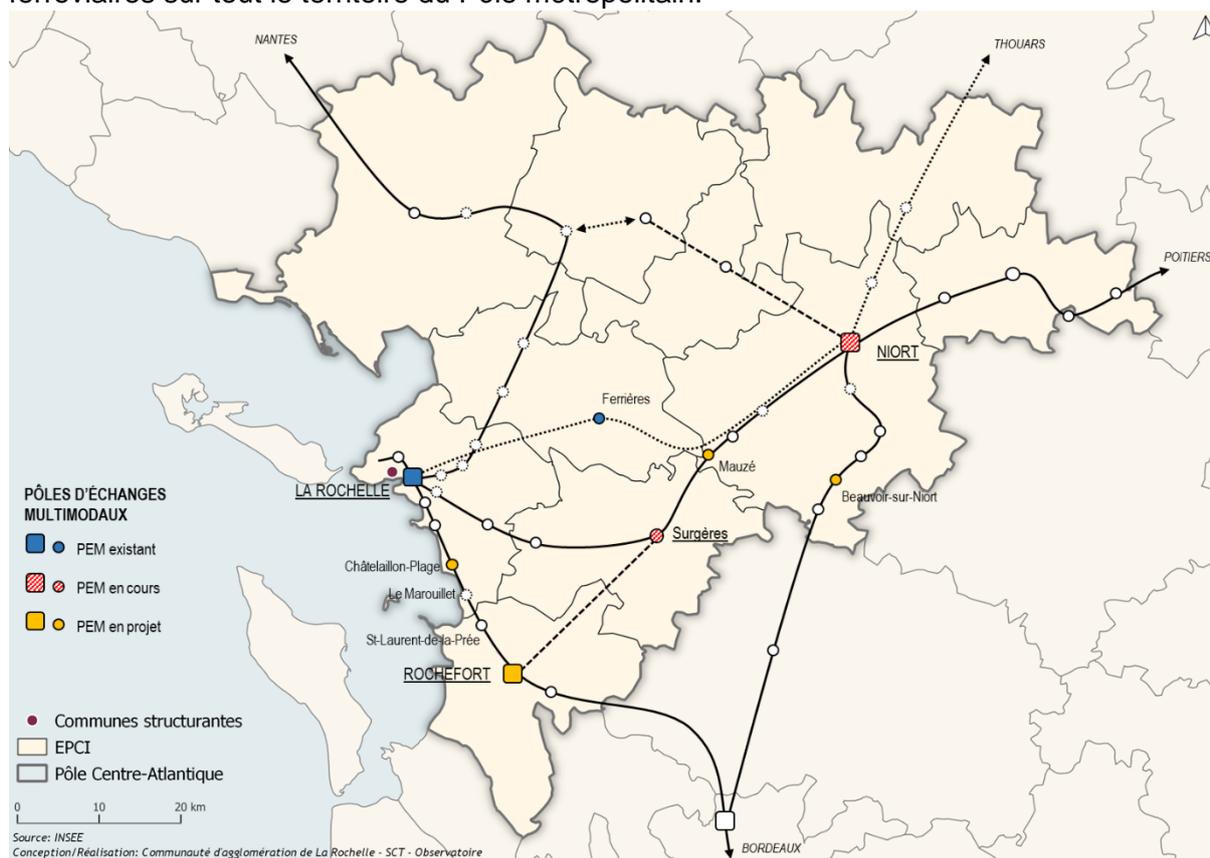
Pour l'inauguration du pôle d'échanges multimodal de la Gare de La Rochelle-Ville, un plan de transport exceptionnel avait été mis en place. L'engouement à utiliser le TER à cette occasion a démontré le fort potentiel de ce mode de transport.

Cependant, miser sur le report modal de la voiture individuelle vers un mode collectif, en particulier ferroviaire est un projet de longue haleine et nécessite d'accompagner les habitants du territoire dans un changement de comportement.

A. 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.

À l'image du pôle d'échanges de La Rochelle, récemment inauguré, et de celui de Niort en cours de réalisation, ainsi que dans l'application du principe : *rabattre, transporter et diffuser*, l'objectif est de poursuivre le développement et le renforcement des pôles d'échanges ferroviaires sur tout le territoire du Pôle métropolitain.



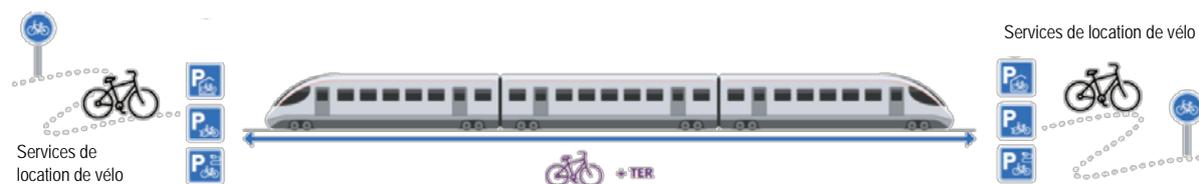
B. Les modes doux

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 ainsi que la création de *maisons du vélo* comme à La Rochelle ou Rochefort ou de *maisons de la mobilité* à vocation plus générale comme à Fontenay-le-Comte.

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 les Régions et les intercommunalités 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. Au-delà, faciliter l'accès des visiteurs du territoire à l'usage du vélo lors de leur séjour va dans le sens du développement des nouvelles pratiques touristiques.

C. 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 intégrées et combinées, notamment pour la Région Nouvelle-Aquitaine, 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 de La Rochelle à travers le projet La Rochelle Territoire Zéro Carbone est de promouvoir une intégration dans une approche de type MAAS (Mobility As A Service). L'approche régionale permettra d'étendre cette approche sur les intercommunalités néo-aquitaines mais devra également faire l'objet d'une prise en compte de la spécificité du bassin de vie du Pôle liée à son inter-régionalité.

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



Hôtel de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle
6 rue Saint-Michel - CS 41287
17086 La Rochelle CEDEX 02