

Le jeudi 20 novembre 2020, le Comité de bassin Sèvres & Atlantique du Syndicat Mixte Intermodal de Nouvelle-Aquitaine s'est réuni en séance ordinaire sous la Présidence de **M. Bertrand AYRAL**.

### **Convocation faite le 15 octobre 2020**

#### **Présents titulaires (5) :**

Monsieur Renaud LAGRAVE pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Bertrand AYRAL pour la Communauté d'Agglomération de La Rochelle  
Madame Line MEODE pour la Communauté d'Agglomération de La Rochelle  
Monsieur Alain LECOINTE pour la Communauté d'Agglomération du Niortais  
Monsieur Dany GRELLIER pour la Communauté d'Agglomération du Bocage Bressuirais

#### **Présents suppléants (0)**

#### **Pouvoirs (0)**

#### **Excusés (3) :**

Monsieur Jacky EMON pour la région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur Dominique SIX pour la Communauté d'Agglomération du Niortais  
Monsieur Thierry LESAUVAGE pour la Communauté d'Agglomération de Rochefort Océan

#### **Présents :**

Sébastien FORTHIN CA Niort  
Marie SANTINI CA La Rochelle  
Laure MARTIN CA Rochefort Océan  
Sylvie DUBOIS CC Ile de Ré  
Thomas LEBRUN CC Haut Val de Sèvres  
Marianne ALBERT CC Parthenay Gâtine  
Cécile PHILIPPOT CC Aunis Sud  
Christelle LAFAYE-PELLEFIGUE CC Aunis Sud  
Marie PALLU Région NA – Mission intermodalité  
Tatiana JOMBART Région NA DTFV  
Fabienne CALA Région NA DTRV  
Xavier ZUBILLAGA Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Camille LE MOULLAC Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Laurent MIRAILLES Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Jérôme KRAVETZ Nouvelle-Aquitaine Mobilités  
Thierry DELOBEL TRANSITEC  
Pauline MANCINEIRAS TRANSITEC  
Alexandre SAUTTER SYSTRA  
Alice HOLVOET SYSTRA

---

Monsieur Renaud LAGRAVE ouvre le comité de bassin Sèvres et Atlantique.

### **ELECTION A LA PRESIDENCE DE BASSIN**

La Présidence du Bassin doit être renouvelée par vote des délégués. Bertrand Ayrnal se porte candidat à la Présidence.

**Le Comité de bassin élit à l'unanimité Bertrand Ayrnal à la présidence du bassin Sèvres et Atlantique .**

Voix pour : 5 / Voix contre : 0 / Abstentions : 0

---

## PRESENTATION DES CHIFFRES-CLES MODALIS POUR L'ANNEE 2020

Jérôme Kravetz présente les chiffres-clés 2020 de Modalis, qui font état d'augmentations significatives de l'usage, et ce malgré le contexte covid qui pénalise les résultats sur les mois de confinement.

---

## PRESENTATION DE L'ETUDE MULTIMODALE 2025- 2030

L'objectif est de présenter les résultats des travaux menés en 2019-2020 et de valider les corridors et pôles de rabattement / diffusion à fort potentiel de report modal issus des travaux de co-construction de l'étude.

Pour structurer ce réseau à l'horizon 2025-2030, le syndicat a impulsé une réflexion partagée entre ses membres visant à caractériser les dynamiques et les besoins de déplacements au sein de chaque bassin et à l'échelle de la région. Un chantier qui a permis de dresser un panorama de l'offre de mobilité, de ses forces et faiblesses à date.

Xavier Zubillaga rappelle que lors du Comité de Pilotage de l'étude du 27 Janvier 2020, les élus se sont prononcés en faveur des orientations suivantes :

- Les territoires périurbains recèlent de potentiels d'usagers que différents modes, du ferroviaire au vélo, peuvent capter. L'étude doit permettre d'identifier concrètement ces potentiels et de préfigurer les typologies d'offre adaptées, afin d'initier différents groupes de travail sur le territoire
- Une typologie de pôles d'échanges selon plusieurs catégories doit permettre de hiérarchiser les enjeux d'aménagement associés. En corollaire, l'identification des meilleurs lieux d'intermodalité est à mener sur le territoire, notamment en faveur des zones blanches de mobilité et territoires « rurbains »
- Le VMA pouvant être collecté par la structure Syndicat mixte SRU doit être mis au service d'une action publique interterritoriale visant à intégrer progressivement des critères de cohérence intermodale dans l'exploitation et le développement de l'offre

Afin de répondre à ces enjeux et co-construire, plusieurs sessions de comités techniques se sont tenues avec l'ensemble des membres à l'échelle des bassins de mobilité :

- **Automne 2019** : *Quel diagnostic commun, quelle vision stratégique globale pour progressivement faire émerger en Nouvelle Aquitaine une offre en mobilités sans couture, simplifiée et unifiée, coordonnée et articulée ?*
- **Printemps 2020** : *Quels corridors possibles dans les quadrants pertinents et comment les adapter au contexte territorial ? Quelles optimisations possibles de l'offre en place ou à venir (doublons d'offre) ? Quelles évolutions possibles pour les réseaux urbains et interurbains afin de les optimiser et de les coordonner ?*
- **Automne 2020** : *Quelle hiérarchisation des corridors identifiés ? Quels pôles de diffusion valorisables ? Comment les positionner et les valoriser ? Quels PEM de rabattement privilégier ? Comment les accompagner pour les rendre plus attractifs ?*

Après une présentation de la méthodologie par les bureaux d'études, Xavier Zubillaga présente les propositions d'orientations issues des travaux de co-construction et les corridors identifiés dans le cadre des travaux de l'étude.

Suite à la présentation des résultats sur le **Bressuirais** :

- Monsieur Grellier approuve le corridor et les pôles de rabattement / diffusion qui ressortent des travaux techniques. Il rappelle l'importance du train des plages pour l'agglomération de Bressuire et souligne le projet de PEM en cours à la gare de Bressuire
- Madame Jombart indique que le principe d'afficher l'axe ferroviaire plutôt sur le diffuser convient. C'est une ligne qui va faire l'objet d'une régénération et qui va pouvoir assurer un rôle de transport du quotidien.

Suite à la présentation des résultats sur le **Niortais** :

- Monsieur Lecointe questionne l'absence de corridor entre la Rochelle et Niort et le volume de déplacements sur cet axe. Xavier Zubillaga indique que la méthode utilisée fait ressortir les corridors périurbains dont les volumes de déplacements dépassent les 2000 Domicile-Travail par jour. Sur la relation La Rochelle – Niort, d'autres types de flux à une échelle interurbaine justifient en effet de placer ce corridor parmi les corridors prioritaires. Ce sont des enjeux que l'on peut identifier dans le cadre d'une déclinaison des travaux. Si les déplacements interurbains ont des parts modales TC parfois déjà élevées (environ 15% sur La Rochelle – Niort) ; l'étude souligne que l'enjeu de report modal est généralement encore plus fort sur le périurbain.
- Sur le territoire du Haut-Val de Sèvres Monsieur Lebrun précise que le pôle de rabattement le plus important côté Est se situe à Pamproux. Une piste cyclable va voir le jour d'ici l'année prochaine et passe à proximité. Madame Jombart précise que l'infrastructure ferroviaire étant à voie unique à cet endroit, il est compliqué de rajouter de l'offre.
- Monsieur Lecointe indique que la méthode utilisée permet de faire ressortir certains corridors mais semble parfois traduire des enjeux incomplets. En effet, sur certains axes, les flux périurbains sont particulièrement forts depuis des communes comprises dans le ressort territorial de l'agglomération de Niort. Également, avec la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, les enjeux de l'interurbains s'ajoutent à ceux du périurbain. Par conséquent, ces corridors seront représentés sur la cartographie afin de faire ressortir les principaux flux interurbains et un travail sera fait sur la légende cartographique réalisée pour préciser ces éléments.
- Monsieur Lagrave précise que les sujets internes aux agglomérations ne sont pas dans l'étude. Monsieur Lagrave alerte cependant sur le nombre de corridors, car plus il y aura de corridors, plus il y aura d'études et de moyens à mettre. Une priorisation sera nécessaire.
- Monsieur Ayral confirme qu'il est important que tout cela soit parfaitement partagé car cela sera la feuille de route pour la suite.
- Monsieur Forthin complète, en proposant d'étudier Mauzé et Beauvoir comme pôle d'échange local, étant en frange du territoire, cela pourrait être des points de rabattement plutôt que de diffusion. Les gares de rabattement en frange de ressort

territorial devraient être considérées, car elles attirent des usagers au-delà du ressort territorial.

Suite à la présentation des résultats sur le **Rochelais** :

- Madame Cala demande pourquoi la ligne vers l'Île de Ré est affichée de type 2 dans la mesure où nous avons une ligne à haut niveau de service avec un nombre d'allers-retours très important et 500 000 voyages par an. Elle précise que la mention de Sablanceaux doit apparaître comme intitulé du pôle de rabattement au début de l'île.
- Xavier Zubillaga précise que les flux touristiques ne sont pas intégrés à la démarche, alors qu'ils sont une part importante des flux vers l'Île de Ré. Également, les corridors de type 1 et 2 renvoient bien à une notion de haut niveau de service. La principale différence entre le type 1 et 2 tient surtout au nombre d'arrêts, et la structuration des voiries et des pôles de destination sur l'île explique le choix du type 2.
- Madame Dubois complète sur le pôle d'échange de Sablanceaux ; il s'y trouve une aire de covoiturage qui concerne plutôt les Rhétais. De l'autre côté du pont, il y a en revanche le parking du Belvédère, avec du rabattement qui n'est ici pas organisé. Or, pour les flux Domicile Travail, le Belvédère est sans doute plus pertinent. Elle précise également qu'à St Martin il y a une plateforme multimodale qui constitue aussi un point de connexion avec les navettes du département.
- Madame Cala indique que l'axe à privilégier sur l'Aunis est bien la N11 mais questionne le nombre de points de rabattement. Il y a aujourd'hui 2 lignes de car dans le secteur, on peut envisager du renforcement, de l'express et du rabattement.
- Madame Dubois propose également que soit envisagée et étudiée une ligne de covoiturage sur l'Île de Ré. En effet, le territoire pourrait s'y prêter en renfort de l'offre car de type 2 actuellement déployée.
- Concernant le ferroviaire, Marie Santini souligne également le fait que des haltes du territoire de la communauté d'agglomération de La Rochelle et qui aujourd'hui ne sont pas en service pourraient être étudiées.
- Monsieur Ayrat souhaite que le département puisse être intégré aux échanges ; en effet, quand on parle de pôle d'échange, il y a par exemple des aires de covoiturage qui sont sur du foncier maîtrisé et qui peuvent évoluer. Jérôme Kravetz indique que la présence des départements au comité de bassin fait effectivement partie de réflexions en cours et que cela sera un point de discussion au prochain Comité Syndical.

---

## **QUESTIONS DIVERSES ET PROCHAINES ETAPES**

Concernant la suite des études et la priorisation des axes, plusieurs remarques sont formulées sur les moyens déjà alloués à certains axes et sur d'autres pour lesquels les études sont à mener. L'objectif de ce COPIL est de s'assurer que les corridors sont bien ceux partagés par le territoire. Ces corridors ont déjà un niveau d'offre ; tous ne nécessitent pas une modification. Nous devons identifier ensemble quelles sont les études complémentaires à mener par la suite.

Suite aux échanges complémentaires et aux modifications apportées aux résultats de l'étude suite au Comité, les membres portent un avis favorable aux résultats de l'étude sur le Bassin Sèvres et Atlantique.

Monsieur Bertrand Ayrat remercie les participants et donne rendez-vous au prochain comité de bassin qui se tiendra début 2021.