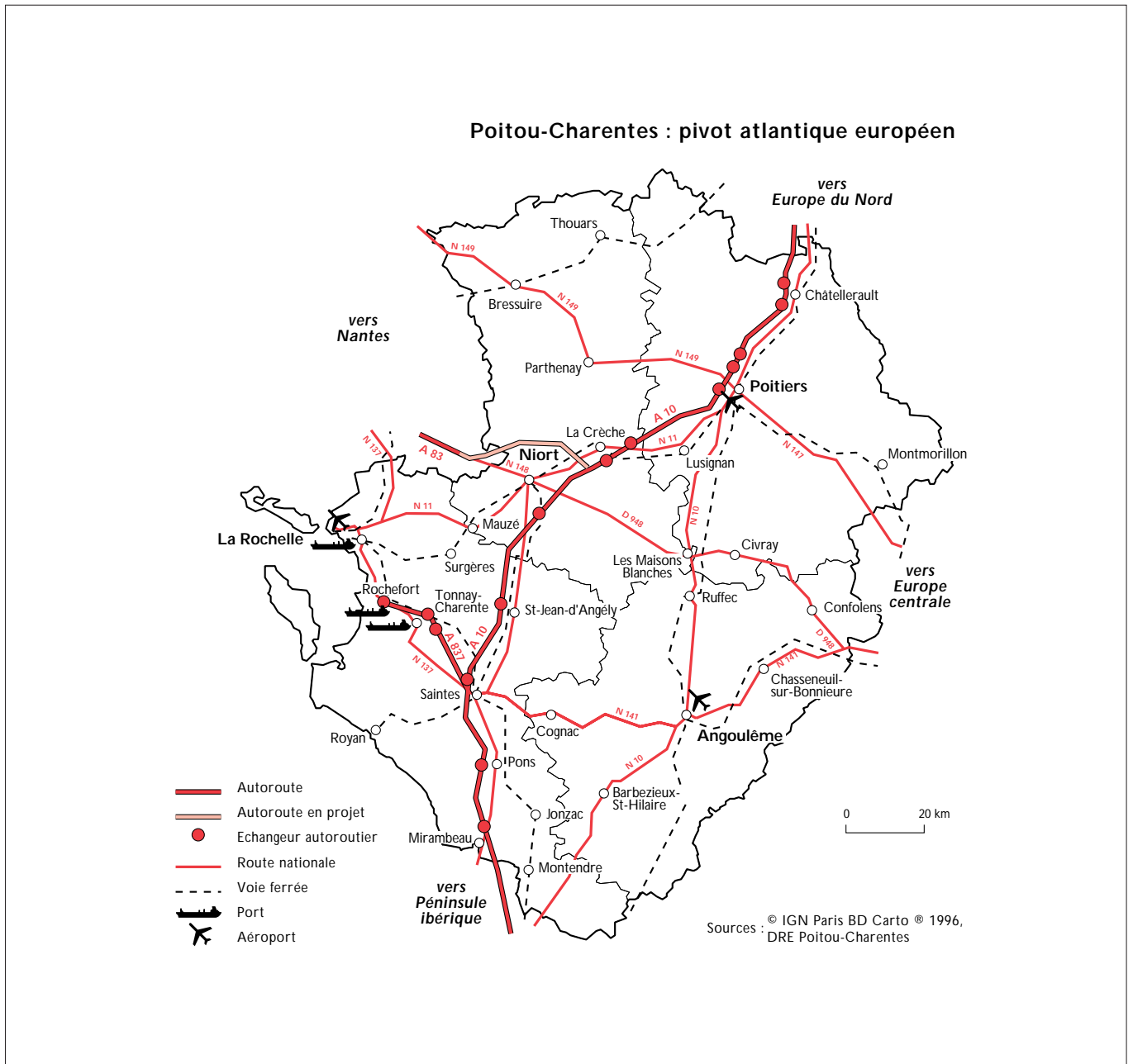


INFRASTRUCTURES

Données de cadrage



TGV
4 villes chefs-lieux desservies par TGV

INFRASTRUCTURES

Infrastructures routières

Le réseau de desserte locale

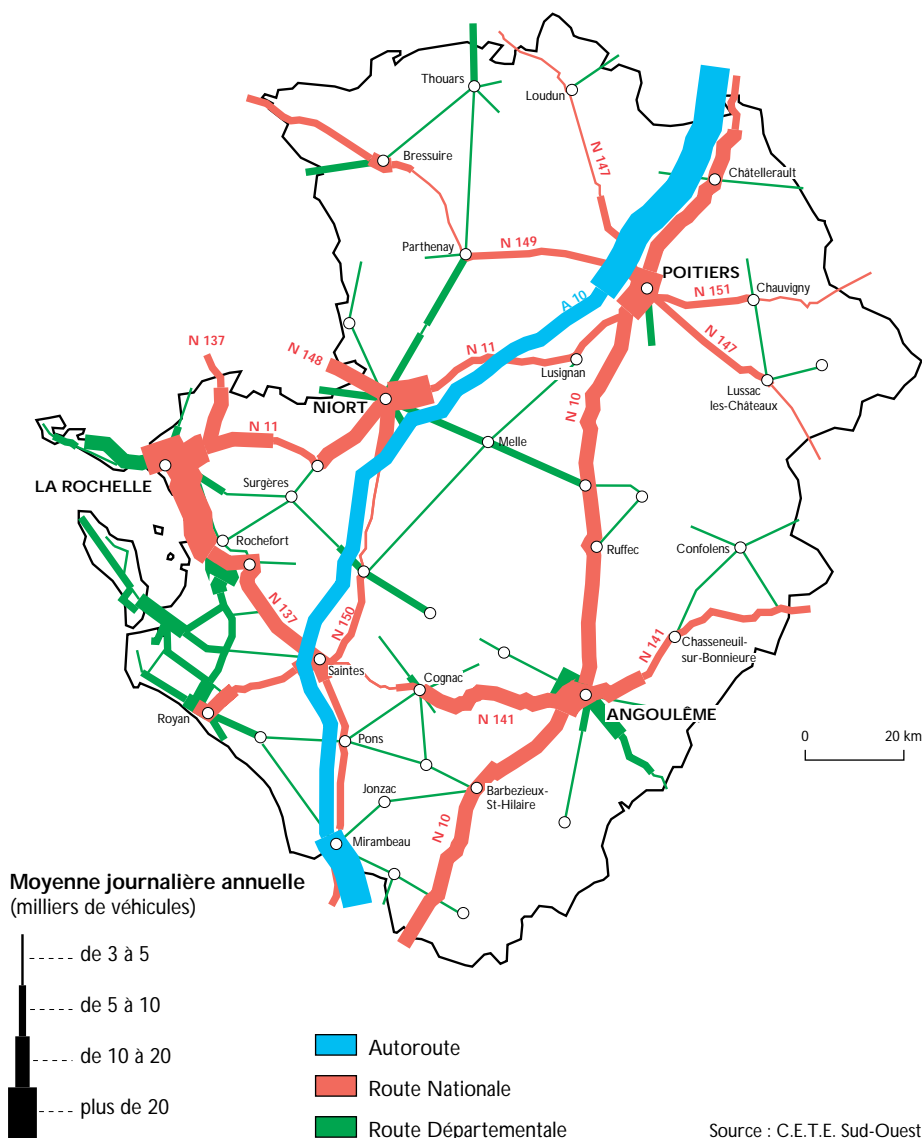
Le maillage régional, constitué de routes nationales et départementales qui s'organisent en étoile autour des principales villes de la région, permet une relativement bonne desserte du territoire. Cependant, 3 espaces restent mal irrigués :

- la zone de contact des 4 départements ;
- le sud-est de la Charente ;
- le nord des Deux-Sèvres.

Cette situation entraîne deux conséquences importantes :

- **l'isolement du centre de la région** ignoré par les deux transversales et par la N 10 dont le trafic national l'emporte sur le trafic local ;
- **l'externalité des zones périphériques** du nord Deux-Sèvres et du sud-est Charente dont l'aire de chalandise est Nantes pour l'une, Périgueux pour l'autre.

Trafic routier (1994)



INFRASTRUCTURES

Niveau national

Bien que présentant une configuration en étoile autour de cinq villes (Poitiers, La Rochelle, Niort, Saintes et Angoulême), le réseau national de Poitou-Charentes offre pourtant la particularité d'être organisé en couloirs :

- **un couloir nord-sud en Y à partir de Poitiers** sur les branches duquel se concentrent les infrastructures les plus rapides (N 10, A 10, TGV) et se hiérarchise la desserte des principales villes. Poitiers, Niort et La Rochelle accèdent aux trois réseaux, Angoulême à deux seulement.

Trois couloirs est-ouest sillonnent la région :

- **deux couloirs est-ouest** (en direction de Limoges) se rejoignent à Poitiers. Le premier, qui vient de Bressuire, est davantage intégré à l'espace de circulation du Choletais ; le second, qui vient de La Rochelle, relie, en fait, l'axe nord-sud. L'axe La Rochelle-Limoges via Les Maisons-Blanches est une alternative régionale forte mais moins rapide ;
- **l'axe de « la Charente »** qui va de La Rochelle à Limoges via Angoulême cumule circulation inter-régionale et circulation inter-urbaine. Il est croisé à Saintes et Angoulême par les axes nord-sud.

Niveau européen : une volonté atlantique

La volonté atlantique affichée par 3 itinéraires qui ne peuvent être que bénéfiques pour le Poitou-Charentes et, plus particulièrement pour le port de La Rochelle, elle s'articule autour de deux types d'axes :

Les axes Nord-Sud :

- **« La Route des Estuaires »** irrigue la Façade atlantique française en reliant Nantes à Bordeaux via Niort et Saintes par l'A 83 puis l'A 10, ou bien via Fontenay-le-Comte, La Rochelle, Rochefort et Saintes. Cet axe permettra, à terme, de relier les ports atlantiques entre eux.
- **« L'Axe Nord Sud Atlantique »** reliant Oslo-Stockholm à Algeciras emprunte l'A 10 en Poitou-Charentes. Autoroutier ou rapide (2x2 voies), il permettra une continuité routière atlantique.

L'axe Est-Ouest :

- **« La Route Centre Europe Atlantique » (RCEA)** a pour objectif de **relier la Façade atlantique avec le cœur de l'Europe en renforçant** les liaisons transversales. Cette route prend comme pivot atlantique Poitou-Charentes.

Elle se caractérise par 4 ramifications atlantiques qui rejoignent Limoges :

- Brest-Limoges via Nantes, Parthenay et Poitiers ;
- La Rochelle-Limoges, via Niort et Poitiers ;
- Royan-Limoges, via Saintes et Angoulême ;
- Biarritz-Limoges, via Bordeaux et Angoulême.

Combinée à la route des Estuaires, la RCEA ouvre l'Europe centrale aux ports atlantiques français.

Cette configuration donne à la région **une position de carrefour** qui, l'histoire l'a prouvé, peut lui apporter une véritable richesse, sous réserve que les contournements et les « accélérations » desservent prioritairement les pôles régionaux y compris La Rochelle, **seul port en eaux profondes de la Façade atlantique française**.

INFRASTRUCTURES

Infrastructures ferroviaires

Niveau régional

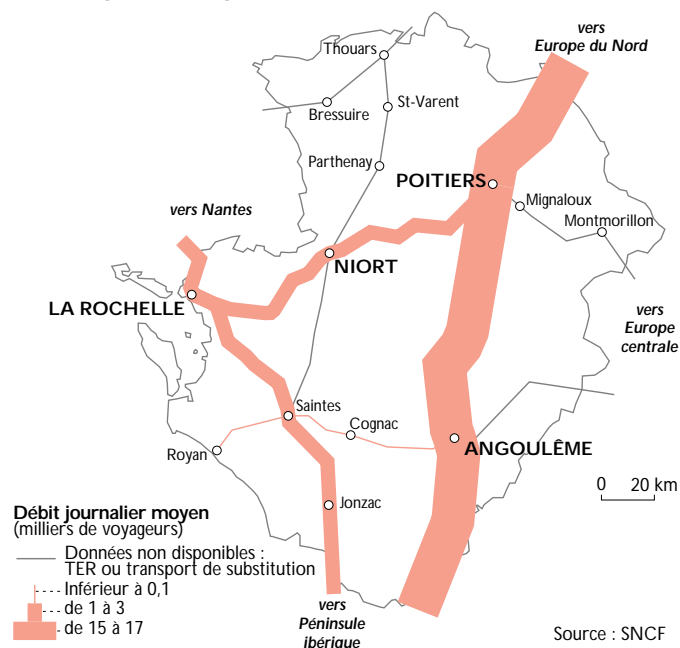
La circulation ferroviaire s'organise autour de 3 orientations principales :

- **nord-sud** représentée par la ligne Paris-Bordeaux-Espagne sur laquelle s'effectue la majeure partie du trafic. La présence du TGV accentue encore le rôle structurant de cette ligne ;
- **est-ouest**, Limoges-La Rochelle, à laquelle le TGV donne une réelle importance, particulièrement entre Poitiers et La Rochelle, mettant Niort à 2h30 de Paris et La Rochelle à 3h ;
- **littorale** qui relie la Bretagne à l'Aquitaine, importante en Poitou-Charentes entre La Rochelle et Saintes.

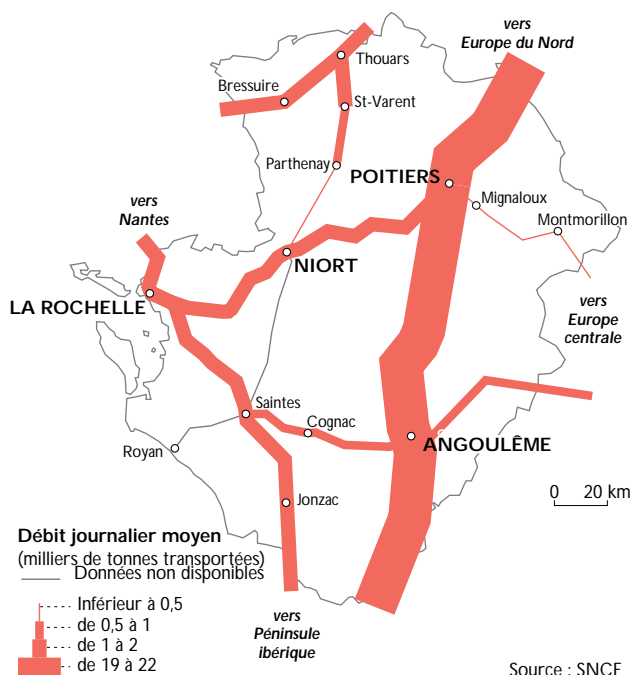
Le réseau ferré régional n'est pas encore une alternative de circulation entre les quatre grandes villes. La mise en place d'une desserte concertée et de cadencements devrait le permettre.

De plus, il est nettement plus orienté du nord au sud que d'est en ouest. Seule Poitiers possède de bonnes liaisons, mais sa position de nœud ferroviaire n'empêche pas la Région de privilégier l'axe nord-sud, et, dans une moindre mesure, le littoral.

Trafic ferroviaire voyageurs (trains grandes lignes 1992)



Trafic ferroviaire marchandises (1994)



Niveau national

Les lignes « grande vitesse » se répartissent selon 2 grands axes :

- **nord-sud** : il relie Paris à Bordeaux et dessert Poitiers et Angoulême. La mise en service a provoqué un fort accroissement du trafic et conforte Poitiers dans sa fonction de capitale régionale mais renforce aussi la capacité d'Angoulême ;
- **est-ouest** : la ligne Poitiers-La Rochelle présente le double avantage de renforcer le rôle de Poitiers et de faire de La Rochelle une des dessertes atlantiques de niveau national et même européen. Grâce à cette ligne nouvelle, les 4 métropoles départementales sont maintenant desservies par le TGV.

Niveau européen

Dans un avenir proche, la Région bénéficiera d'une forte accessibilité européenne, situant Poitiers à 4h de Bruxelles et Strasbourg et à 5h de Londres. Le schéma directeur du réseau européen de TGV prévoit d'ici 2010 la création ou

INFRASTRUCTURES

l'aménagement de lignes permettant de relier Stockholm et Oslo à Lisbonne et Malaga via Poitou-Charentes. Cet axe pourrait ainsi contrebalancer en partie l'axe Paris-couloir rhodanien-Méditerranée-Espagne.

Cependant l'absence d'une ligne transversale Poitou-Charentes-Rhône-Alpes crée un vide important dans le réseau national. Une telle liaison contribuerait au développement économique du Centre-Ouest en créant un courant Centre Europe-Atlantique.

L'absence de lignes transversales reste préoccupante. Seules ces lignes seraient susceptibles de favoriser les échanges avec l'est. Ainsi, la Façade atlantique deviendrait ou redeviendrait **un espace actif de l'économie européenne.**

La bonne position de Poitou-Charentes sur l'axe Europe du nord - Péninsule ibérique est un atout qui doit être consolidé.

INFRASTRUCTURES

Infrastructures portuaires

Port de La Rochelle-Pallice

Huitième port français en termes de tonnage, le port de La Rochelle-Pallice est spécialisé dans l'importation de bois tropicaux et de pâte à papier ainsi que dans l'exportation de céréales. Port régional, sa zone d'influence est principalement tournée vers Poitou-Charentes.

Après avoir connu une année noire en 1994 (5 226 000 tonnes, soit le tonnage le plus faible depuis 1990), le port de La Rochelle **amorce un redressement** en 1995 avec un transit de 6 134 000 tonnes soit une hausse de +17,4 %.

Malgré, d'une part, sa situation privilégiée de port de front de mer en eaux profondes et, d'autre part, l'amélioration des dessertes routières et autoroutières, **le port souffre de la faible industrialisation de son hinterland** et de l'importante **concurrence de Nantes et de Bordeaux** favorisées par leur statut de ports autonomes⁽¹⁾ et par la taille et l'activité des villes qui les hébergent.

Les enjeux de son développement se font autour :

- **de la qualification du trafic bois** (création d'un nouveau terminal, installation d'entreprises spécialisées) ;
- **de nouveaux produits** (approvisionnement des usines Péchiney...)
- **du trafic voyageurs** (5 000 passagers de croisières internationales).

Ports de Rochefort et Tonnay-Charente

Les ports de Rochefort et de Tonnay-Charente, bien qu'étant des ports de faible tonnage, avec respectivement 700 000 et 500 000 tonnes par an (moyenne 1992-1993-1994) contre 1,5 millions de tonnes pour la moyenne des ports français (hors ports autonomes) constituent une plate-forme portuaire, complémentaire et partenaire de la Rochelle.

En 1994, le cabotage national constitue 90 % du trafic de Tonnay-Charente et seulement 15,5 % de celui de Rochefort. Les échanges non communautaires avec l'Afrique, l'Asie et le reste de l'Europe, représentent 47,3 % du trafic total de Rochefort.

Les échanges de ces ports reposent principalement sur :

- **les engrais** (45 % des échanges de Rochefort) ;
- **les produits agricoles** (47 % des échanges de Tonnay-Charente et 29 % de ceux de Rochefort) ;
- **les matériaux de construction** (49 % du trafic de Tonnay-Charente contre 17 % pour Rochefort).

Il est toutefois important de noter que **Rochefort est un des 5 ports de la Façade atlantique excédentaires à l'exportation pour les produits finis** (avec Concarneau, Les Sables d'Olonne, Rochefort, Bordeaux et Bayonne).

⁽¹⁾ ports autonomes : ports gérés directement par l'Etat qui nomme, par l'intermédiaire du Ministère des transports, le Directeur du port, assure les investissements d'infrastructures (quais, aménagements portuaires), de superstructures (entrepôts, engins de manutention, équipements portuaires), des accès (chenal, écluses, service aux navires ...) ainsi que l'exploitation et la politique commerciale.

INFRASTRUCTURES

Aérodromes

Le Poitou-Charentes compte 9 aérodromes commerciaux, pour un trafic commercial relativement modeste, oscillant autour de 100 000 passagers annuels.

Ils sont répartis sur l'ensemble de la région :

- en Charente
 - Angoulême Brie-Champniers ;
 - Cognac-Châteaubernard ;
- en Charente-Maritime
 - La Rochelle-Laleu ;
 - Rochefort-Saint-Agnant ;
 - Royan-Médis ;
 - Jonzac-Neulles ;
- dans les Deux-Sèvres
 - Niort-Souché ;
 - Mauléon-Bocage ;
- dans la Vienne
 - Poitiers-Biard.

Seuls, les aérodromes de Poitiers, Angoulême et La Rochelle disposent de lignes régulières. Ils représentent 95 % du trafic passagers.

La Rochelle assure la desserte de Paris (Orly).

Poitiers et Angoulême relie, via Clermont-Ferrand :

- l'Est et le Sud de la France (Strasbourg, Mulhouse-Bâle, Dijon, Lyon, Marseille et Nice) ;

- quelques villes européennes (Amsterdam, Genève, Turin et Milan).

Les 4 principaux aérodromes placent Poitou-Charentes à moins de 2h30 d'importants pôles économiques européens.

INFRASTRUCTURES

Trafic marchand en 1995

En France, le transport de marchandises est caractérisé par **l'importance des échanges de proximité**. L'organisation du trafic en Poitou-Charentes suit cette règle. La région possède **un indice d'autonomie⁽¹⁾ plus faible que les régions voisines** (73 % du trafic total contre 86 % pour la Bretagne par exemple) ce qui lui confère **un « degré d'ouverture » plus large**.

Niveau régional

Avec une évolution de +24 % depuis 1993, les flux internes de marchandises représentent, en 1995, 70 % du trafic total soit environ 36 millions de tonnes. Essentiellement routiers (98 % des échanges internes), ces échanges concernent surtout les produits intermédiaires et plus particulièrement les matériaux de construction qui représentent 54 % du volume total transporté. Les produits agricoles constituent 23 % du trafic les produits finis et les produits pétroliers occupent une faible place avec, respectivement 7 % et 4 % du trafic.

Niveau national

La région Poitou-Charentes échange ses produits essentiellement avec les régions de la Façade atlantique : 8 % de son trafic total avec les Pays de la Loire, 5 % avec l'Aquitaine et 1 % avec la Bretagne. Les régions limitrophes, Centre et Limousin, et l'Île de France, grande région réceptrice, constituent les 3 autres pôles de réception des marchandises issues de Poitou-Charentes.

Niveau international

Le trafic international de Poitou-Charentes représente 7 millions de tonnes avec une situation relativement équilibrée entre l'import et l'export (53 % et 47 %). 70 % des échanges s'effectuent avec des pays de l'Union européenne : Royaume-Uni, Allemagne, Portugal, Espagne et Bénélux, par mode maritime et routier.

En termes de commerce extérieur, l'importance quantitative mais surtout qualitative **du Cognac** permet à la Région Poitou-Charentes de posséder (en valeur) des exportations nettement supérieures aux importations, lui conférant ainsi **un taux de couverture⁽²⁾ proche des 200 %**, la classant ainsi parmi les premiers rangs des régions françaises.

⁽¹⁾ part du trafic interne dans le trafic interrégional, sur tonnage.

⁽²⁾ rapport exportations-importations en milliards de Francs.

INFRASTRUCTURES

Plates-formes logistiques

Depuis une dizaine d'années, les plates-formes logistiques se développent un peu partout sur le territoire national. En Poitou-Charentes, les plates-formes révèlent des réalités bien différentes selon leur implantation et les services qu'elles offrent :

- **la plate-forme de services diversifiés de La Crèche**, près de Niort est bien desservie par les réseaux autoroutiers (A 10 et prochainement l'A 83 qui reliera Niort à Nantes) et ferroviaires. Elle accueille des établissements de transport frigorifique et de messagerie, constitue un centre routier et propose des services diversifiés (douane). **De rayonnement régional, elle est en phase d'expansion et peut constituer, avec la plate-forme portuaire de La Rochelle, un pôle logistique d'importance ;**
- **les chantiers de transport combiné⁽¹⁾ de Cognac et d'Angoulême** répondent à une demande économique précise. Ils s'apparentent davantage à **des lieux de réception/expédition** d'une production intégrée à une filière locale. Totalement lié à l'exportation des spiritueux, le chantier de transport combiné de Cognac voit son expansion dépendante de celle de la production. Celui d'Angoulême reposant sur les industries chimique, papetière et mécanique tend à décroître du fait de son faible rayonnement ;
- **la plate-forme portuaire de La Rochelle et le centre routier de Poitiers** dont le rayonnement est régional, bénéficient **de position-relais sur des trafics de transit en plein développement** : les trafics nord-sud de longue distance. Il s'agit là d'un atout à valoriser.

⁽¹⁾ Rail-Route.

INFRASTRUCTURES

Télécommunications

Plusieurs projets innovants sont menés en Poitou-Charentes :

Réseau image : Futuroscope télévision

S'inscrivant dans une politique globale d'aménagement du territoire, ce réseau est conçu pour **répondre aux besoins d'accès à l'information audiovisuelle et de diffusion d'images des entreprises**. Il est issu du travail conjoint du Conseil général de la Vienne et du Conseil supérieur de l'audiovisuel et apparaît comme une expérience unique en France.

Il diffuse à la fois des programmes de chaînes de télévision, et **des services axés sur la formation, l'information et les loisirs** (produits pédagogiques innovants, retransmission de conférences, canaux d'édition...).

Parthenay : ville numérisée

Soutenue par l'Union européenne dans le cadre du programme des « applications télématiques », cette initiative se veut un projet de Recherche-Développement « grandeur nature ».

Trois types de partenaires sont réunis au sein d'un consortium pour mener le projet. Ce sont :

- 4 agglomérations européennes de petite taille : Parthenay, Arnedo (Espagne), Weinstadt et Torgau (Allemagne) ;
- des chercheurs en sciences sociales ;
- des industriels et fournisseurs de services publics et privés.

Le projet affiche un double objectif :

- **analyser les besoins en information et communication des usagers des multimédias interactifs dans 5 domaines** (administration-citoyenneté, emploi-travail, santé, culture-divertissement) ;
- **identifier les apports des multimédias interactifs en réseau** pour des populations vivant dans de petites villes, au regard des services qu'offrent les agglomérations de taille nettement supérieure.

Une première initiative a consisté à implanter à Parthenay un BBS (Board Bulletin System) donnant les informations sur la vie de la cité, relié prochainement via Internet aux BBS des autres villes pilotes.

Communauté de villes de La Rochelle : les bornes interactives multimédia

La communauté de villes de La Rochelle est la première en France à se doter de bornes interactives multimédia. 25 bornes constituées d'un micro-ordinateur avec écran tactile et lecteur de CD-Rom seront en service au premier semestre 1997 : 11 sont prévues dans divers lieux publics de La Rochelle et 14 dans les communes de la Communauté de villes.

Comportant des informations sur les services, les loisirs, le tourisme et les informations de chaque municipalité de la Communauté de Villes, les bornes seront implantées dans les lieux les plus fréquentés par le public tels que poste, gare, mairie, office de tourisme...

INFRASTRUCTURES

Pour en savoir plus

ANSA. *Etat actuel et projet*. octobre 1992.

BOUVART, Y. ; CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE. *La Rochelle. Présentation du port de commerce de La Rochelle-Pallice*. 1994, 31 p.

CELLULE ÉCONOMIQUE RÉGIONALE DE LA CONSTRUCTION. *Les grands chantiers en Poitou-Charentes*. 1995, 180 p.

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LA ROCHELLE. *Port de commerce d'intérêt national de La Rochelle-Pallice : résultats statistiques-trafics*. 1995.

DATAR. *Schéma national d'aménagement et de développement du territoire*. 1996.

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT DE LA CHARENTE-MARITIME. *Le Livre Bleu. Schéma de Mise en Valeur de la Mer du Littoral Charentais*. 1993.

DIRECTION DES PORTS ET DE LA NAVIGATION MARITIME. *Résultats de l'exploitation des ports maritimes statistiques 1994*, Paris. 1996.

DIRECTION RÉGIONALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS DE POITIERS. *Le commerce extérieur des régions Poitou-Charentes et Limousin*, 1995, 87 p.

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT POITOU-CHARENTES. *Contrat de Plan Etat-Région Poitou-Charentes 1994-1998 : Aménagements routiers*. 1995.

DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT. *Concurrence A 10-RN 10 pour les poids-lourds entre Bordeaux et Poitiers*. 1995, 62 p.

ESCANDE, L. *Le Schéma routier des transports transeuropéens de la Communauté. La R.C.E.A. dans le schéma routier transeuropéen*.

IENAIR. *Les perspectives de développement du transport aérien en Poitou-Charentes*. Juillet 1995.

OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS ; DRE et IAAT. *Notes de conjonctures*. n°1, 2, 3 et 4.

OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS ; DRE et IAAT (sous la dir. de Bayer P.). *Annuaire régional des transports*. 1996.

OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS ; DRE ; CONSEIL RÉGIONAL ; CRCI ; IAAT. *Etude sur le fonctionnement des transports de marchandises en Poitou-Charentes*. 1997.

RENARD, R. *Le transfert du port de pêche de La Rochelle à Chef de Baie*. *Norois*, n°164, 1995, pp. 725-733.

WILLM, Y. ; INSEE. *Transport de marchandises : le Poitou-Charentes vers l'extérieur*. *Décimal*, 1994.