

# INFRASTRUCTURES - TRANSPORTS

## Infrastructures de transport en Poitou-Charentes

### Infrastructures de transport (2001)

**Autoroutes**  
273 Km  
(3,1 % du réseau national)

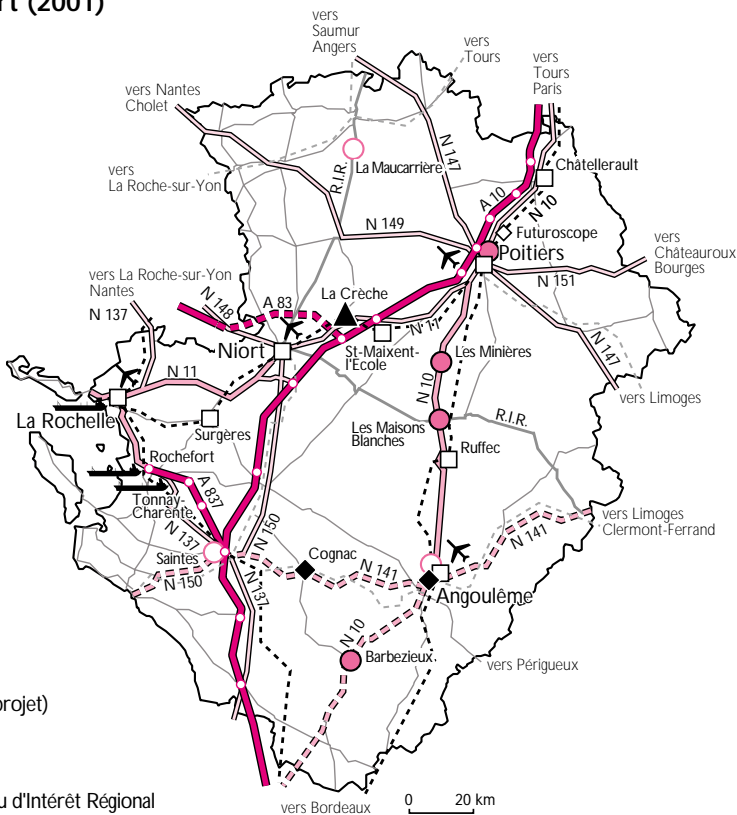
**Routes nationales**  
1 050 Km  
(4 % du réseau national)

**Routes départementales**  
19 164 Km  
(5,3 % du réseau national)

**Réseau ferré exploité par la SNCF**  
1 271 Km dont 922 Km ouverts  
au trafic de voyageurs  
(4 % du réseau national)

**Voie ferrée**  
- - - Grande ligne  
- - - Ligne secondaire  
□ 8 gares TGV  
◇ Arrêt TGV

— Autoroute  
- - - - - Autoroute (en projet)  
○ Echangeur autoroutier  
= Route nationale à 4 voies  
- - - - - Route nationale à 4 voies (en projet)  
= Route nationale à 2 voies  
= Route départementale  
R.I.R. Route départementale : Réseau d'Intérêt Régional



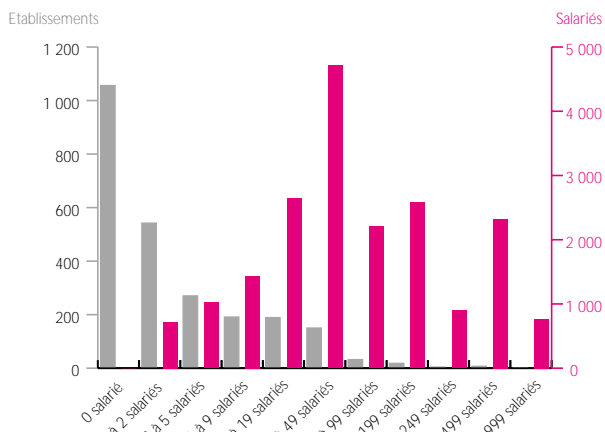
Port →  
Aéroport ✈  
Plate-forme de transport combiné rail-route ◆  
Plate-forme multimodale ▲  
Site logistique et centre routier ●  
Site logistique et centre routier en projet ou en cours d'aménagement ○

IAAT

Source : DRE Poitou-Charentes 2001  
© IGN Paris - BD CARTO © 1999

## Etablissements de transport et effectifs salariés

### Etablissements et effectifs salariés en Poitou-Charentes (1<sup>er</sup> janvier 2001)



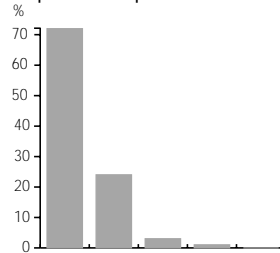
IAAT

Source : INSEE, Sirène, 1<sup>er</sup> janvier 2001

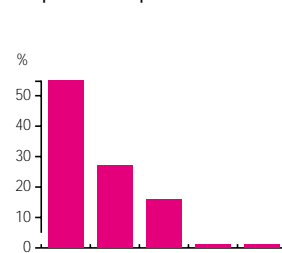
### Un secteur routier atomisé prédominant

Le secteur du transport routier représente quasiment les 3/4 des établissements de transport<sup>(1)</sup> de la région. Les structures de petite taille (moins de 10 salariés) représentent 84 % des établissements et 17 % des effectifs.

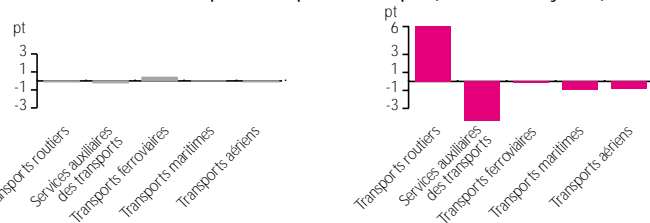
Part des établissements dans l'Espace atlantique



Part des salariés dans l'Espace atlantique



Poitou-Charentes comparé à l'Espace atlantique (écart à la moyenne)



2 % des établissements comptent plus de 50 salariés mais rassemblent 45 % des effectifs.

L'activité ferroviaire, maritime et aérienne de la région se concentre dans un petit nombre d'établissements.

La situation est quasiment similaire dans toutes les régions de l'Espace atlantique où la part des établissements de transport urbain et routier dépasse 72 %.

<sup>(1)</sup> Les établissements de transport appartiennent aux codes APE suivants : 60 : transports terrestres, 61 : transports par eau, 62 : transports aériens, 63 : services auxiliaires de transport.

# INFRASTRUCTURES - TRANSPORTS

## Transport de voyageurs

### Transport aérien en Poitou-Charentes

Le trafic des aéroports du Poitou-Charentes avoisine les 125 000 passagers en 1999. Les aéroports de Poitiers et La Rochelle se partagent 87 % du trafic, le solde étant assuré essentiellement par Angoulême.

Quelques **lignes régulières** desservent la région. Les aéroports sont connectés au hub de Clermont-Ferrand et bénéficient quotidiennement de 2 allers-retours à destination de 15 villes françaises et européennes.

5 liaisons hebdomadaires relient Poitiers et La Rochelle à Londres depuis avril 2001.

La majorité du trafic repose sur une **clientèle d'affaires**. Des programmes charters saisonniers à vocation touristique sont proposés ainsi que des charters en direction du parc d'attraction du Futuroscope.

### Transport aérien dans l'Espace atlantique

Le trafic aérien est modeste dans l'ouest de la France (à peine 3,3 millions de passagers en 1998). Les aéroports présentent cependant une hausse de leur trafic au cours des années passées (doublement du trafic en 8 ans pour Nantes, + 75 % en 10 ans pour Rennes). La clientèle d'affaires domine, la clientèle grand public est en progression.

Les principales liaisons internationales transitent par Paris et le hub<sup>(1)</sup> de Clermont-Ferrand ; il n'existe pas véritablement d'aéroport de dimension internationale dans l'ouest. L'offre aéroportuaire devrait toutefois être améliorée avec le projet d'aéroport international de Notre-Dame des Landes situé entre Rennes, Nantes et Angers.

## Transport express Régional

La fréquentation du Transport express régional (TER) en Poitou-Charentes est relativement modeste, en raison d'une offre peu développée.

Dans l'Espace atlantique, ce sont les régions Centre et Pays de la Loire qui affichent les plus importants trafics. L'augmentation de l'offre, en quantité et en qualité, engagée dans le cadre de l'expérimentation de la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs, leur permet d'enregistrer les meilleures progressions de trafic.

### Trafic TER (1999)

	Trafic TER (millions de voy/km)	Evolution 1998/1999 (%)
Poitou-Charentes	110,8	5,7
Total Espace atlantique	2 056,7	5,8
Total France (hors IDF)	8 010	4,6

IAAT

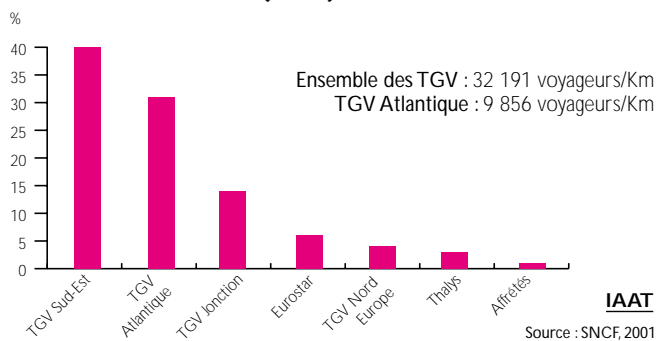
Source : SNCF, 2001

### Trafic TGV

Le projet de **LGV Aquitaine** (Liaison Sud Europe Atlantique), qui pourrait traverser le Poitou-Charentes sur un axe Nord-Sud (Paris-Bordeaux) à partir de 2010, traduit la volonté :

- « de renforcer la cohésion, la structuration et l'insertion des trois régions<sup>(2)</sup> traversées dans l'espace économique de l'Europe »<sup>(3)</sup> ;
- de renforcer l'attractivité des pôles urbains régionaux en articulant cette nouvelle ligne TGV avec les liaisons TER.

### Trafic TGV national (1999)



<sup>(1)</sup> Hub : point de rabattement et d'éclatement des flux assurant des correspondances avec de nombreux autres points.

<sup>(2)</sup> Poitou-Charentes, Aquitaine et Centre.

<sup>(3)</sup> Source : cahier des charges de l'infrastructure approuvé le 24/10/1996.



# INFRASTRUCTURES - TRANSPORTS

## Transport maritime

Entre 1990 et 2000, les ports de La Rochelle et Rochefort enregistrent une hausse de leur trafic de l'ordre de 3 % pour La Rochelle et de 7 % pour Rochefort.

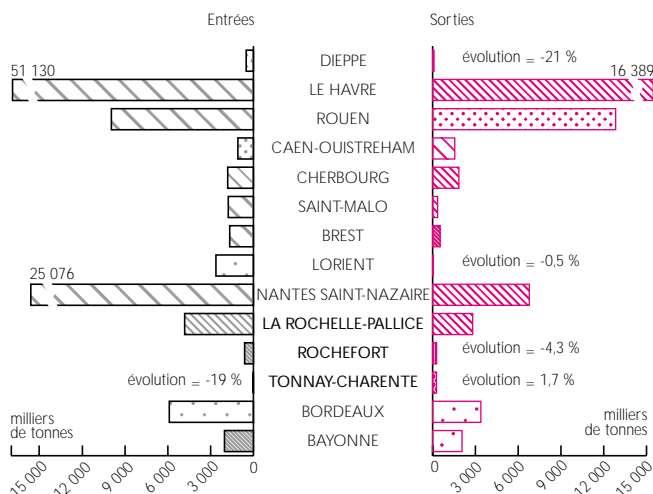
Portes d'entrée et de sortie des principales productions agricoles, les ports charentais exportent principalement vers l'Union européenne et la Chine. Ils accueillent un tonnage important d'engrais.

La Rochelle-Pallice joue le rôle d'une plate-forme logistique de distribution des produits forestiers d'importance nationale voire européenne. Le poste roulier<sup>(1)</sup> qui devrait être mis en service courant 2001 sera utilisé par la base de transit interarmées qui a décidé de faire passer véhicules et marchandises par La Pallice.

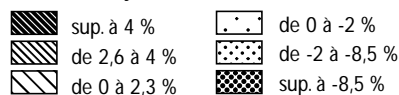
L'enjeu des ports charentais réside dans leur intégration aux échanges est-ouest (et pas uniquement nord-sud).

Afin d'élargir leur hinterland et d'accroître leur compétitivité au plan international, les ports engagent une démarche de prospection auprès des régions voisines (Limousin, Auvergne, Centre, etc.) pour qu'elles intègrent la dimension maritime dans leur système de transport et valorisent leur offre aux côtés des ports de Brest, Nantes, Saint-Nazaire et Lorient au sein de l'association PNOA<sup>(2)</sup>.

### Trafic des ports de l'Espace atlantique (2000) Evolution entre 1990 et 2000



#### Evolution moyenne annuelle



IAAT

Source : DTMPL, 2000

## Cabotage<sup>(3)</sup>

En France, le transport maritime à courte distance assure environ 32 % des échanges de marchandises intracommunautaires.

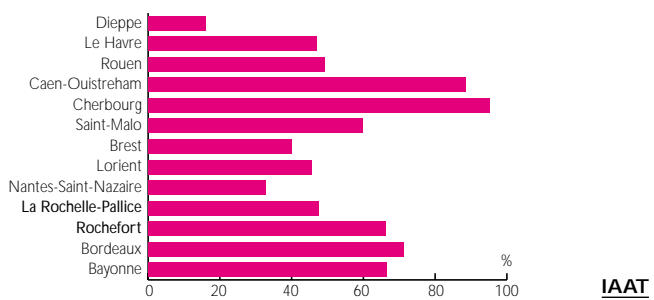
En 1995, le trafic de cabotage à partir des ports français représentait près de 20 millions de tonnes entre ports français et plus de 115 millions de tonnes avec les autres pays de l'Union européenne<sup>(4)</sup>, dont 42 Mt de trafic pétrolier et plus de 35 Mt de trafic roulier transmanche.

En 1990, le cabotage représentait respectivement 66 % et 80 % des trafics des ports de La Rochelle et Rochefort, essentiellement en direction des pays européens.

En 1995, la part du cabotage à La Rochelle et Rochefort a diminué au profit du trafic international (respectivement + 7,8 et +19 %).

### Part du cabotage national et européen (1996\*)

\*1995 pour Rochefort



IAAT

Source : DTMPL, 1999

<sup>(1)</sup> Source : Le Marin n°2794, janvier 2001.

<sup>(2)</sup> PNOA : Ports du nord ouest atlantique.

<sup>(3)</sup> Cabotage : navigation à faible distance des côtes dans des limites fixées par les règlements nationaux.

Cabotage national : entre deux ports d'un même état.

Cabotage européen : trafic international intra-européen (dont l'origine et la destination sont des ports européens) et trafic européen faisant partie de voyages interocéaniques.

<sup>(4)</sup> Source : propositions pour une amélioration des dessertes portuaires. Rapport du groupe de travail « Desserte des ports maritimes » Président : Monsieur Chabrier, Conseil National des Transports, 1999.

# INFRASTRUCTURES - TRANSPORTS

## Transport combiné

La Compagnie nouvelle de conteneurs (CNC) gère **deux centres** en Poitou-Charentes :

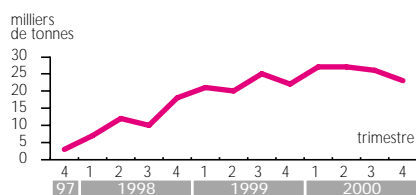
- le terminal ferré d'Angoulême, essentiellement axé sur les industries du bois, de l'électromécanique, du papier et de l'agroalimentaire (cognac) ;
- le centre de Cognac qui sert essentiellement d'entrepôt et est connecté quotidiennement par une desserte routière à Angoulême qui assure les acheminements ferroviaires.

La région est également dotée d'un **terminal maritime** au port de La Rochelle-Pallice avec, depuis fin 1997, une ligne feeder taxi reliant La Rochelle au Havre et Rotterdam et servant d'interface avec les entreprises régionales (transport des terres rares de Rhodia, du caoutchouc pour Michelin à Cholet, etc.).

Actuellement, les ports de la Façade atlantique sont desservis par **4 lignes régulières**. Le **feeder**<sup>(1)</sup> leur permet d'élargir significativement leurs destinations à travers le monde.

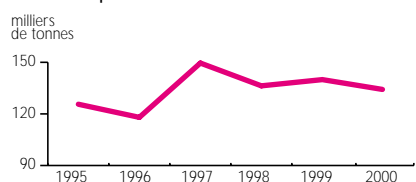
### Evolution du transport combiné de Poitou-Charentes

Trafic de la ligne FEEDER



Source : Port de commerce de La Rochelle-Pallice

Trafic des deux plates-formes CNC



IAAT  
Source : CNC

**Le développement du transport combiné.** Les terminaux de transport combiné sont des plates-formes logistiques qui participent à la massification et à l'éclatement des flux. En Poitou-Charentes, la part du transport combiné est faible (inférieure à 0,5 % de l'ensemble des transports terrestres), conséquence d'habitudes logistiques tournées vers le routier (offrant une grande flexibilité) et du manque de fiabilité de l'opérateur ferroviaire. A l'heure où le réseau routier risque la saturation, à l'heure de la prise de conscience des coûts externes du transport routier, **il existe cependant en Poitou-Charentes un potentiel peu exploité**, malgré la présence d'organismes de transport combiné (CNC et European-Feeder-Lines).

**Le cabotage maritime** constitue un des enjeux des ports de l'ouest. Il présente de nombreux avantages : **alternative au mode routier**, mode de transport économe en énergie et respectueux de l'environnement. Son développement implique toutefois un certain nombre de conditions telles que l'amélioration des liaisons entre le port et son hinterland (le port étant considéré comme une interface multimodale) et le développement du transport combiné route/mer.

Initialement définis par la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982, remis à l'ordre du jour par la loi sur l'air de 1996 et la loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU) de 2000, des **Plans de déplacements urbains (PDU)** doivent être élaborés dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces PDU, qui doivent déterminer la politique de déplacements des villes dans un contexte de préservation de l'environnement urbain, ont été approuvés à La Rochelle et Poitiers et sont en cours d'élaboration à Angoulême, Niort et Rochefort.

## Les grandes tendances

S'inscrivant dans le cadre de la loi Voynet (LOADDT du 25/06/1999) qui préconise le développement durable, Poitou-Charentes affiche clairement sa volonté de **développer le transport intermodal de voyageurs et de marchandises** et vise à une meilleure complémentarité des différents modes de transport. Trois pôles d'échanges intermodaux de voyageurs sont actuellement à l'étude : Poitiers, La Rochelle et Royan. Côté marchandises, on peut citer le projet de ligne LGV Aquitaine qui pourrait permettre de dégager de nouvelles potentialités pour le fret ferroviaire.

La loi SRU votée le 21 novembre 2000 définit les modalités du **transfert aux régions de la compétence pour l'organisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs** (desserte, tarification, qualité du service et information de l'utilisateur, etc.). Afin de préparer cette régionalisation qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2002, la Région Poitou-Charentes va mettre en œuvre durant l'année 2001 une large concertation associant l'ensemble des partenaires concernés par les transports au niveau régional.

<sup>(1)</sup> Feeder : service de cabotage dédié aux conteneurs dans le cadre d'une politique armatoriale de mise en réseau des lignes maritimes et des ports d'escale.