

C

ontrats de plan ÉTAT-RÉGION

Bâtir aujourd'hui la France de demain

Contrat de plan État-Région de Poitou-Charentes

2015 - 2020



PREAMBULE

Le présent contrat de plan Etat-Région 2015-2020 s'inscrit dans une nouvelle relation entre l'Etat, la Région mais aussi les Départements et les Agglomérations. Il accompagne ainsi la réforme de l'organisation territoriale de la France engagée par le Gouvernement et notamment le rapprochement de la région Poitou-Charentes avec celles du Limousin et de l'Aquitaine.

En augmentant très significativement les montants inscrits à ce CPER par rapport au précédent, l'Etat et la Région ont la volonté de contribuer à la relance de l'activité de la région Poitou-Charentes et d'agir comme un catalyseur des investissements publics. La priorité absolue et transversale de ces investissements est l'emploi, tant à court terme par les chantiers qui démarreront rapidement qu'à moyen terme car l'objectif de préparer le territoire aux mutations à venir a guidé en permanence les choix politiques.

Comme pour la génération précédente, la mise en œuvre des nouveaux contrats s'articulera donc avec le déploiement des fonds européens qui sont gérés par la Région et de façon complémentaire par l'Etat. Cette politique contractuelle s'aborde donc dans la globalité des moyens publics mobilisés et a été conçue pour les six prochaines années avec l'objectif constant de fédérer les collectivités territoriales autour de projets structurants pour engager une dynamique favorable à l'emploi et à la cohésion du territoire. Dans cette logique de synergie entre les financeurs, l'Etat a souhaité que certains de ses opérateurs soient parties prenantes dans le financement des opérations, notamment l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) et les agences de l'eau.

Le lien constant avec les collectivités durant la phase d'élaboration de ce contrat a permis de définir des priorités d'investissements adaptées aux spécificités du territoire régional. Une attention particulière a également été portée pour s'assurer à la fois de la complémentarité entre les opérations et de l'équité entre les territoires, qu'ils soient urbains ou ruraux.

Par ailleurs, au-delà du volet dédié à la transition écologique et énergétique, l'ensemble des opérations présentées dans le cadre du CPER devront être conformes au référentiel d'éco-conditionnalité qui sera annexé au contrat.

L'Etat, la Région et leurs partenaires unissent ainsi leurs efforts au travers de six thématiques qui sont autant de leviers pour relancer la croissance et l'emploi :

- la mobilité multimodale,
- l'enseignement supérieur (dont la vie étudiante), la recherche et l'innovation,
- la transition écologique et énergétique,
- la couverture du territoire par le très haut débit et le développement des usages du numérique,
- les filières d'avenir et l'usine du futur,
- le développement des territoires.

L'emploi est abordé de manière transversale dans ces thématiques et le contrat de plan régional de développement des formations professionnelles sera articulé au CPER.

Vu les circulaires du Premier Ministre du 2 août 2013, du 25 septembre 2013 et du 15 novembre 2013 relatives à la préparation des contrats de plan Etat-Région,

Vu la décision du Conseil des ministres du 16 juillet 2014,

Vu la circulaire du Premier Ministre du 31 juillet 2014 relative aux conditions d'élaboration de la nouvelle génération des contrats de plan Etat-région,

Vu le mandat donné par le Premier Ministre à la Préfète de région le 18 novembre 2014,

Vu la délibération n°2014CR078 du Conseil Régional en date du 12 décembre 2014,

Vu la délibération n°2015CP0089 de la commission permanente du Conseil régional en date du 27 mars 2015

Entre l'Etat, représenté par Mme Christiane BARRET, Préfète de région,

Et la Région Poitou-Charentes, représentée par Monsieur Jean-François MACAIRE, Président du Conseil régional,

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 :

Le contrat de plan Etat-Région a pour objet de définir les programmes et actions que l'Etat et la Région Poitou-Charentes s'engagent à mener conjointement en matière d'aménagement et de développement du territoire, en association avec d'autres partenaires, pendant la période 2015-2020.

Article 2 :

Pour l'ensemble de ce contrat de plan dont les axes d'intervention sont joints, l'Etat et le Conseil régional engagent les moyens financiers suivants, sous la réserve des décisions relatives à l'annualité budgétaire :

- pour l'Etat : 533,204 millions d'euros,
- pour le Conseil régional Poitou-Charentes : 449,6 millions d'euros.

L'Etat fera par ailleurs bénéficier le territoire de Poitou-Charentes d'une enveloppe de crédits valorisés d'un montant maximal estimé de 214,9 M€.

Article 3 :

La Préfète de région et le Président du Conseil régional assurent conjointement la mise en oeuvre du présent contrat.

Article 4 :

Le présent contrat entre en vigueur à compter de sa signature par les parties.

Fait à Poitiers, le 04 MAI 2015

La Préfète de la région
Poitou-Charentes,



Christiane BARRET

Le Président du Conseil régional
de Poitou Charentes



Jean-François MACAIRE

En présence du :

Premier Ministre



Manuel VALLS

et de

la Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie



Ségolène ROYAL



DIAGNOSTIC

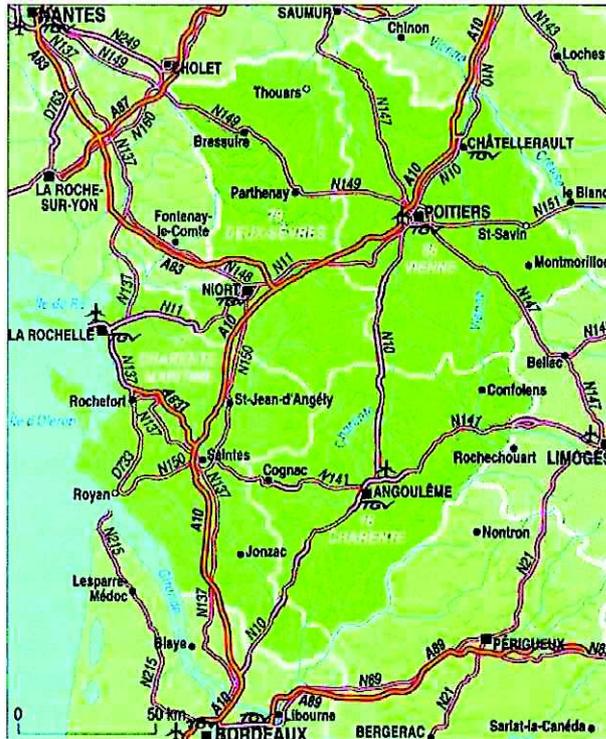
1^{ère} partie : Présentation générale de la région Poitou-Charentes

Une région au centre de l'axe Nord-Sud européen

Poitou-Charentes, région de taille moyenne, s'étend sur une superficie de 25 809 km² représentant près de 5 % de la surface française. Le territoire se situe sur l'axe qui relie Paris et l'Europe du Nord à Bordeaux et à la péninsule ibérique. La région bénéficie d'infrastructures de communication importantes : autoroute A10, nationale 10, voie ferrée Paris – Espagne, future ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique (SEA) et Route Centre Europe Atlantique (RCEA). Elle est par ailleurs, l'une des seules régions françaises dont les quatre chefs-lieux départementaux sont desservis par le Train Grande Vitesse.

Grâce à sa façade sur l'océan Atlantique, la région dispose également de nombreux ports dont certains assurent des liaisons maritimes pour les voyageurs et d'autres sont spécialisés dans le trafic maritime international, comme le Grand Port Maritime de La Rochelle, seul port en eau profonde sur la façade atlantique, et le complexe portuaire de Rochefort-Tonnay-Charente sur l'estuaire de la Charente. Deux aéroports dynamiques, celui de Poitiers-Biard et celui de La Rochelle (avec un projet de transfert vers Rochefort) constituent des portes d'entrée non seulement pour les voyageurs métropolitains mais également pour les voyageurs internationaux, plus particulièrement européens (notamment anglais).

Outre son attractivité résidentielle, le Poitou-Charentes est également une destination touristique de première importance.



Plusieurs sites majeurs méritent d'être signalés :

Le Futuroscope près de Poitiers, le Marais Poitevin notamment dans les Deux-Sèvres, les Iles de Ré et d'Oléron ainsi que La Rochelle et le Zoo de La Palmyre en Charente-Maritime et le patrimoine roman exceptionnel de la Charente sans oublier le Cognaçais.

Sa capitale régionale, chef-lieu du département de la Vienne et son agglomération concentrée autour de la ville de Poitiers, profite d'une situation géographique favorable. Située sur l'axe Paris-Bordeaux, Poitiers est à 1h35 en TGV de Paris. Poitiers est dotée des équipements et services inhérents à sa fonction de métropole régionale (importantes infrastructures de transport, CHU, université pluridisciplinaire, grandes administrations, services aux entreprises, équipements culturels et services de qualité). La ville de Poitiers offre les services d'une « capitale régional » en conservant une excellente qualité de vie.

Une biodiversité remarquable sur terre et en mer

La région présente une palette de paysages exceptionnels par sa diversité : des vallées, des bocages, des terres boisées mais aussi 450 km de littoral, des îles, des estuaires et des détroits.

Aussi, 20 % du territoire terrestre régional est inventorié comme Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Le réseau Natura 2000 recouvre l'essentiel des réservoirs de biodiversité ; il représente 12,7 % du territoire. La région se caractérise également par l'importance des zones humides rétro-littorales : « marais charentais » (60 000 ha) et marais poitevin (plus de 20 000 ha), pour partie reconnus aussi pour leur intérêt paysager et culturel au titre des sites classés. Enfin, l'ensemble de la façade atlantique est intégrée au réseau marin Natura 2000 (plus de 800 000 ha) et au projet de Parc Naturel Marin.

Une population croissante organisée autour de 4 aires urbaines principales

Au 1^{er} janvier 2011, la population de la région Poitou-Charentes est estimée à 1 780 379 habitants (15^{ème} région en France). En moyenne, entre 1999 et 2009, le nombre d'habitants a augmenté de 12 000 habitants/an, soit une croissance annuelle de 0,69 % contre 0,64 % à l'échelle de la France métropolitaine. Cette croissance démographique, qui a lieu dans la plupart des grandes villes et surtout sur le littoral, s'explique par un solde migratoire positif plaçant le Poitou-Charentes au 8^{ème} rang des régions françaises les plus attractives. Le solde naturel est quant à lui quasi nul.

Poitou-Charentes est une région sans grande métropole composée de 4 aires urbaines principales, que sont Poitiers, La Rochelle, Angoulême et Niort, ce qui fait de Poitou-Charentes une région au fonctionnement atypique à l'échelle de la France.

Le territoire compte 39 quartiers prioritaires (14 ZUS -Zone Urbaine Sensible- et 25 quartiers non ZUS) dans lesquels vivent 115 000 personnes, correspondant à 6,8 % de la population régionale. Les quartiers du Poitou-Charentes se distinguent du niveau métropolitain par une pauvreté monétaire légèrement moindre mais par une sur-représentation de familles monoparentales.

A noter également que Poitou-Charentes est une des deux régions les plus rurales de France avec le Limousin : seulement 55 % des habitants de ces deux régions résident dans une unité urbaine alors que ce taux atteint 73 % en moyenne en Province. Elle est également une des plus âgées après les régions Limousin, Corse et Auvergne. Le vieillissement est partiellement imputable aux migrations résidentielles et devrait s'accroître dans les années à venir.

Une économie régionale dotée de nombreuses spécificités

Un produit intérieur brut (PIB) régional qui se situe dans la moyenne basse des régions françaises mais qui décroche au niveau européen.

En 2011, selon l'INSEE, le PIB brut régional s'établit à 43 529 millions €, soit 2,2 % du PIB national. Poitou-Charentes a enregistré une hausse de 2.8 % entre 2010 et 2011 (11^{ème} hausse) contre 3.1 % au niveau national.

La valeur ajoutée produite par l'agriculture et l'industrie agro-alimentaire reste importante en Poitou-Charentes. L'agriculture tient une place particulière puisqu'elle occupe 70 % du territoire contre 50 % en moyenne nationale. Les agriculteurs représentent 5 % des emplois en région contre 2,4 % en France métropolitaine. De plus, le cognac demeure la production régionale la plus orientée à l'export, les marchés étrangers représentant 97 % des exportations.

Valeur ajoutée brute par région en 2010 (en millions d'euros courants et en %)						
	Total (en millions d'euros courants)	Agriculture	Industrie	Construction	Tertiaire marchand	Tertiaire non marchand
Poitou-Charentes	38 043	3,9	14,1	6,7	50,0	25,3
France de province	1 191 186	2,4	14,6	6,7	51,4	24,9
France métropolitaine	1 705 748	1,7	12,7	6,0	57,2	22,4
France	1 737 991	1,7	12,6	6,0	57,1	22,6

Les pourcentages étant arrondis à la 1^{ère} décimale, leur somme pour une branche donnée n'est pas toujours strictement égale à 100 %.

Les données 2010 sont provisoires, elles ne sont pas détaillées pour les DOM.

Source : Insee, comptes régionaux des ménages - base 2005.

Poitou-Charentes se caractérise par 4 secteurs d'activité sur-représentés : l'agriculture, la sylviculture, l'aquaculture (notamment la conchyliculture) et la pêche, les industries agro-alimentaires, les industries de biens d'équipement, les activités financières et immobilières. A contrario, 4 autres secteurs sont sous-représentés : les services aux entreprises, les industries de biens et de consommation, l'industrie automobile, le secteur de l'énergie.

Une population active faiblement diplômée malgré des filières d'excellence

Poitou-Charentes dispose d'une population active peu diplômée. La région figure au 18^{ème} rang pour sa part de titulaires d'un bac+2 ou plus. En 2008, 25,6 % des actifs sont titulaires d'un bac+2 ou plus contre 31,8 % au niveau national.

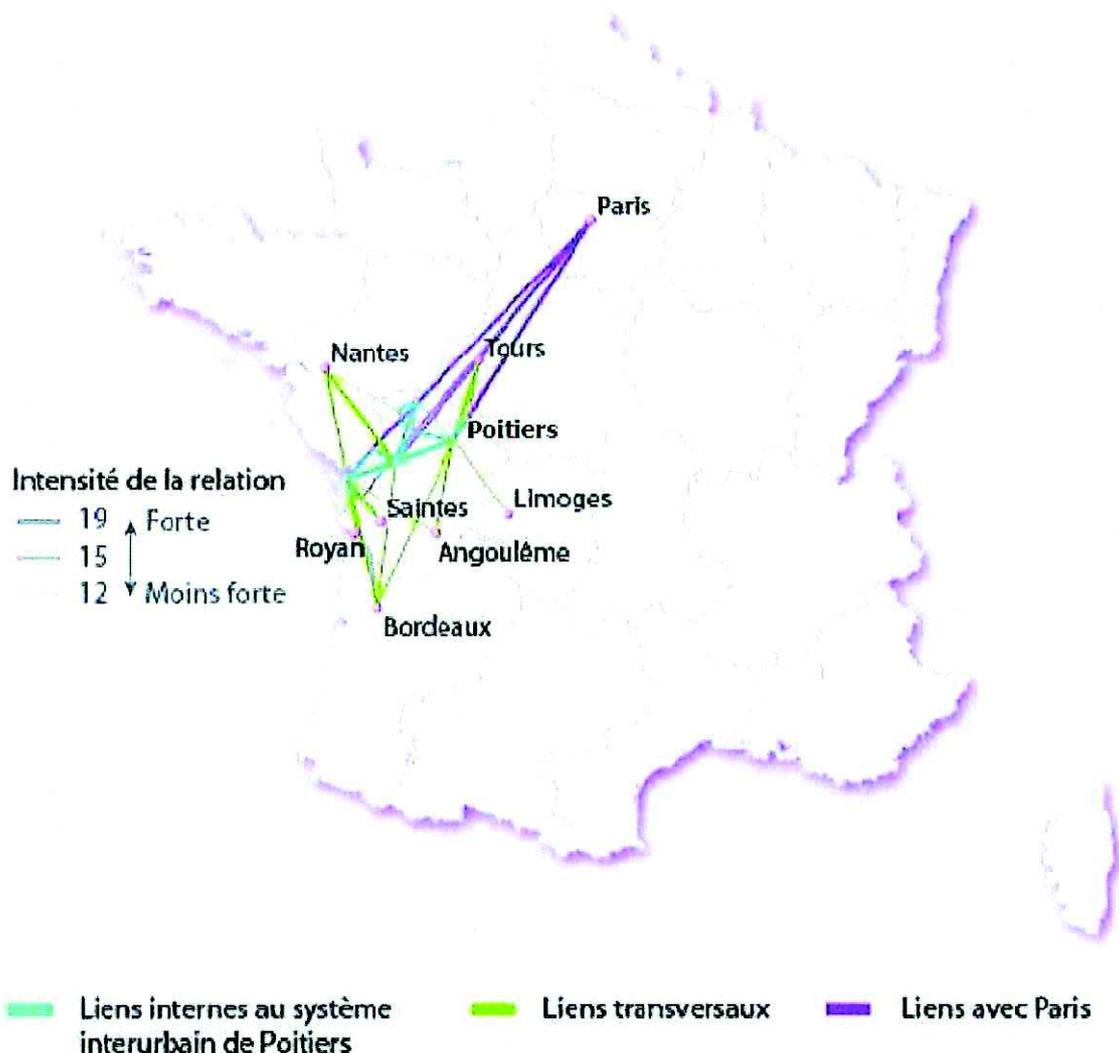
En revanche, Poitou-Charentes est une région à fort taux d'alternance avec de nombreuses formations de niveau CAP/BEP impliquant les entreprises régionales notamment dans le domaine de l'artisanat. Elle dispose également d'un réseau d'universités (Poitiers et La Rochelle) et de centres régionaux de recherche de qualité (IFREMER, INRA).

Poitou-Charentes : une région aux performances intermédiaires par rapport à ses voisins

La région Poitou-Charentes s'avère moyennement attractive économiquement en comparaison des performances des autres régions françaises de la façade atlantique. Entre 2000 et 2007, le PIB du Poitou-Charentes a progressé, en volume, à un rythme annuel moyen de 2 %, ce qui la place au-dessus de la moyenne nationale des régions de province (+1,8 %) mais en-dessous de Pays de la Loire (+2,2 %) et d'Aquitaine (+2,3 %).

De fait, la région puise plus son dynamisme dans sa croissance démographique que dans son économie productive. Classée au 10^{ème} rang pour son évolution de population, (Pays de la Loire est 5^{ème} et Aquitaine 4^{ème}), elle est au 12^{ème} rang pour son attractivité économique. En revanche, l'attractivité du Poitou-Charentes est supérieure à celle de ses deux autres régions limitrophes sans façade maritime, le Centre et le Limousin.

Le système interurbain de Poitiers présente des liens transversaux de portée moyenne, les principaux se faisant avec les capitales régionales proches comme Nantes, Bordeaux, Tours et Limoges (voir carte ci-après). Les relations avec la région parisienne se font également à partir de plusieurs aires urbaines du système, confirmant ainsi le fonctionnement polycentrique de Poitou-Charentes.



Conséquences de la crise économique et financière : une hausse continue de la précarité depuis 2008

La pauvreté touche surtout les femmes seules et les familles monoparentales

En 2007, le taux de pauvreté est à peine plus élevé en région qu'en France : 13,9 % de la population vit en dessous du seuil de pauvreté, c'est-à-dire avec moins de 908 euros par mois et par unité de consommation contre 13,4 % pour la France métropolitaine.

En 2007, 21 % des femmes seules et 19,6 % des hommes seuls sont pauvres, taux nettement supérieurs à la moyenne nationale qui s'établit respectivement à 16,3 % et 16,6 %. La région se positionne au 4^{ème} rang pour la pauvreté des femmes seules. Cette situation concerne surtout les retraitées, près de 6 femmes seules sur 10 ont plus de 60 ans.

Les familles monoparentales sont également fortement touchées par la pauvreté : 32,6 % d'entre elles vivent sous le seuil de pauvreté. Or, 85 % de ces familles sont dirigées par une femme. Dans la région, elles sont en proportion moins nombreuses mais plus souvent exposées à la pauvreté. Le Poitou-Charentes est au 7^{ème} rang des régions françaises pour la pauvreté des familles monoparentales.

Des jeunes en situation précaire

En Poitou-Charentes, 15 % des jeunes de 15 à 29 ans ont arrêté leurs études et sont sans emploi. Ils se trouvent dans des situations différentes : chômage (10,5 %), homme-femme au foyer (1,6 %) ou inactivité (2,9 %). Cette proportion de jeunes qui ne sont ni en emploi ni en formation est légèrement inférieure à celle observée au niveau national (-0,4 point), mais est supérieure à celle des Pays de la Loire (+2,5 points), de la Bretagne (+2,5 points), ou du Limousin (+1 point).

Des revenus des ménages plus homogènes en Poitou-Charentes

En 2009, Poitou-Charentes compte 770 000 ménages fiscaux dont 54,1 % sont imposés, contre 59,3 % en France métropolitaine ; c'est le 5^{ème} plus bas taux régional de ménages imposés.

Les disparités de revenus sont moindres : les 25 % les plus riches le sont moins qu'au niveau national tout comme les 25 % les plus pauvres. Cependant, en 2009, le revenu régional médian par unité de consommation est le 5^{ème} plus bas de France, à 17 334 euros, traduisant un niveau de vie globalement moins élevé dans la région qu'en France.

Une dépendance croissante aux transferts sociaux

Les salaires et indemnités chômage ne représentent, en Poitou-Charentes, en 2009, que 57,4 % des revenus fiscaux des ménages. C'est l'un des plus bas taux régionaux de France.

Comparé à la moyenne nationale, entre 2010 et 2011, Poitou-Charentes enregistre une hausse plus faible du nombre de bénéficiaires du Revenu de Solidarité Active (1,7 % contre 2 %), de l'Allocation Spéciale de Solidarité (4,2 % contre 5,5 %) et de l'Allocation Adulte Handicapé (1,2 % contre 3,8 %). Mais depuis la crise, le taux d'allocataires du RSA socle (nombre d'allocataires pour 1 000 adultes de 20 à 59 ans) a rattrapé puis dépassé le taux métropolitain moyen. La région connaît également une augmentation plus importante sur cette période du nombre de dossiers de sur-endettement (9 % contre 7,5 %).

2^{ème} Partie : Diagnostic territorial

I. L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation :

La région Poitou-Charentes bénéficie de 2 universités pluridisciplinaires, l'une située à Poitiers (24 000 étudiants), l'autre située à La Rochelle (7 500 étudiants) et d'une École d'Ingénieur publique en Mécanique et Aérotechnique (ENSMA, 650 étudiants) située au Futuroscope.

Poitiers et La Rochelle sont donc les deux pôles universitaires (formation et recherche) principaux de Poitou-Charentes (la région est au 14^{ème} rang national en termes d'étudiants inscrits dans l'enseignement supérieur). Le déploiement territorial des formations universitaires publiques irrigue les villes d'Angoulême, Niort et Châtellerauld et Rochefort avec pour tutelle l'Université de Poitiers. Cette dernière est un élément central dans le développement de la capitale régionale. Différents organismes de recherche, CNRS, INSERM, IFREMER, INRA, BRGM, et des structures privées de formation (Écoles d'Ingénieurs, de Commerces, CNAM) complètent ce panorama.

Les établissements universitaires de la région se sont engagés sur la voie de la modernisation. Cette réorganisation de l'enseignement supérieur s'est traduite depuis les années 2005 par :

- l'instauration du dispositif « Licence – Master - Doctorat (LMD) »,
- le regroupement des Universités en Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (création du PRES Limousin Poitou-Charentes en 2009),
- la modification de la gouvernance des établissements universitaires « loi n°2007-1199 du 10 août 2007 relative aux Libertés et Responsabilités des Universités (LRU) »,
- le passage à l'autonomie des établissements universitaires « Responsabilités et Compétences Élargies (RCE) » (2009 pour l'Université de La Rochelle, 2010 pour l'Université de Poitiers, 2013 pour l'ENSMA) ?
- la dévolution du patrimoine immobilier de l'Université de Poitiers à compter de 2012,
- la participation aux appels à projets des « Investissements d'Avenir » en 2010, 2011, 2012 (avec les lauréats Equipex, Labex locaux et inter-régionaux),
- la transformation des PRES en Communauté Universitaire et d'Établissements (CUE), « loi ESR du 22 juillet 2013 » avec possibilité d'ajustement jusqu'en juillet 2014 et extension des contours de cette communauté. Les réflexions en cours se déclinent en 3 scénarios. Un premier est de conserver à l'identique les contours « Limousin Poitou-Charentes » de la communauté actuelle, un second plus ambitieux concerne l'extension de ces contours à la région Centre afin de dynamiser les relations et les complémentarités recherche de ces régions. Puis un scénario minimal, mais le moins souhaité, avec un contour académique dans le cas d'une volonté de repliement des régions sur leurs frontières recherche. Une première étape vers une dynamique inter-régionale prend forme dans le cadre d'une volonté commune des Présidents des Universités des trois régions concernées (Limousin, Centre, Poitou-Charentes) de s'engager dans un projet « d'Idex » (Institut d'Excellence) sur une thématique scientifique ciblée commune à l'ensemble des établissements.

L'enseignement supérieur et la recherche sont les piliers de la filière de l'économie de la connaissance qui fédère déjà de nombreux acteurs et contribue à conforter la dynamique métropolitaine de la région.

Ainsi, on peut souligner le partenariat structurant entre l'Université de Poitiers et l'ENSMA qui a conduit à la création de l'institut Pprime du CNRS regroupant près de 550 personnes dans le domaine des Sciences pour l'Ingénieur (Énergie, Mécanique, Matériaux), ce qui en fait l'un des premiers laboratoires de recherche français du domaine. Pprime est par ailleurs lauréat des investissements d'avenir «Equipex : Groupe Aéro Propulseur (GAP)», « Labex INTERACTIFS » dans le domaine de l'aéronautique et «Equipex : ROBOTEX» dans le domaine de la robotique.

Un autre rapprochement structurant sur l'université de Poitiers concerne la fusion de 4 laboratoires dans le domaine de la chimie et des géosciences pour donner naissance, en 2012, à l'Institut de Chimie des Milieux et Matériaux de Poitiers (IC2MP) une unité mixte CNRS de recherche de 250 personnes. Ce nouvel Institut abrite différentes équipes dont une qui dernièrement, par les travaux du Professeur El ALBANI, a mis en avant le potentiel international de cet institut. La découverte de ce géologue a repoussé la frontière d'une première vie multicellulaire sur notre terre de 600 millions d'années à 2.1 milliards d'années et à donné lieu à des publications dans les plus prestigieuses revues internationales et une conférence à l'ONU.

Sur l'Université de La Rochelle les regroupements portent aussi leurs fruits. Ainsi, le laboratoire pluridisciplinaire Littoral Environnement et Sociétés (LIENSs), une unité mixte de CNRS, fait aujourd'hui référence dans le domaine de l'environnement. Il est issu, dès 2008, du rapprochement d'équipes des domaines des sciences de l'environnement, des sciences humaines, de la chimie et des biotechnologies afin de répondre au mieux aux enjeux du développement durable.

La recherche en région est caractérisée par un nombre réduit de brevets déposés (165 dépôts de brevets en 2011 pour un total de 14 547 au niveau national) et par une activité nuancée en matière de publications scientifiques (1,3 % des publications scientifiques en 2011, 19^{ème} rang national avec un 5^{ème} rang dans le domaine des sciences pour l'ingénieur pour les unités de recherche classées A+ et A). Néanmoins, il existe en Poitou-Charentes un potentiel significatif en matière de recherche publique. La région se situe au 16^{ème} rang national concernant la R&D publique. Les dépenses intérieures en matière de R&D s'élevaient à 0,9 % du PIB en 2009 contre 2,2 % au niveau national. La recherche privée quant à elle est encouragée via notamment le dispositif crédit d'impôt recherche.

Concernant les passerelles entre les acteurs de la recherche académique et les entreprises, on compte 8 Centres Régionaux de l'Innovation et du Transfert de Technologie (CRITT) : CRITT Informatique, « Agro-alimentaire », « Matériaux », « Valagro » : biomasse-éco-produits, « Industries-nautiques », « Horticole », « Sport-Loisirs ». Ces structures sont labellisés par le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (CRT, CDT). Ces différents centres, pour répondre aux demandes multi-compétences, déclinent la transversalité de leurs savoir-faire au sein d'une association « Inter CRITT ».

Au sein des établissements universitaires, la valorisation des activités « recherche académique » et « partenariats entreprises laboratoires » sont déclinées par des cellules de valorisation. Pour l'Université de Poitiers et l'ENSMA en 2011, 253 contrats (8,2 M€) et 28 demandes de brevets ont été mis en œuvre ; pour l'Université de La Rochelle, 136 contrats (4,8 M€) et 2 demandes de brevets. Afin d'appuyer les activités de ces cellules de valorisation et valoriser leurs portefeuilles de brevets, les établissements universitaires du PRES Limousin-Poitou-Charentes, du PRES Centre Val de Loire Université et du PRES Clermont Université, ont créé en 2013 une Société commune d'Accélération du Transfert de Technologie (SATT) qui devrait décliner ses premiers investissements dans la maturation d'entreprises locales en 2014. A noter que, en amont de la maturation, pour l'accompagnement à la création d'entreprises, les établissements universitaires de la région avec le CNRS avaient, en 2000, créé un incubateur académique.

Outre le contrat de plan, les activités de formation et recherches universitaires, pour financement sont déclinées dans le cadre de la contractualisation (2012-2017) avec le Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche et du Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (mars 2012) pour le Conseil régional Poitou-Charentes. Dans le cadre de ce contrat, l'Etat et la Région souhaitent concentrer leurs efforts sur différentes thématiques de recherche en cohérence avec la Stratégie Régionale de l'Innovation (SRI) et ses 7 filières stratégiques retenues dans le cadre du programme opérationnel des fonds européens régionaux (FEDER).

Ces filières sont :

- Qualité alimentaire,
- Chimie verte,
- Environnement et Santé,
- Matériaux avancés,
- Eco-mobilité,
- Bâtiment durable,
- Numérique éducatif et industrie culturelle.

On peut néanmoins utilement ajouter :

- la filière "Image et industrie créative",
- la filière bio-santé,
- la filière aéronautique.

Une recherche de plus en plus pointue nécessite de lourds moyens humains et financiers mais doit aussi, pour être performante, d'être mobilisée sur des programmes ciblés. Ces futurs axes de stratégie régionale de l'innovation doivent permettre de répondre aux enjeux d'un meilleur transfert technologique des savoirs-faire scientifiques locaux au sein d'entreprises susceptibles de développer de l'innovation. Les leviers financiers devront donc conforter les politiques scientifiques structurantes autour de ces axes stratégiques conjuguées avec des dynamiques de recherche partenariale publique-privée.

La Stratégie Régionale de l'Innovation mise en place en 2010 dans le cadre du PO FEDER 2007-2013 reste donc au cœur des stratégies de développement régional. Cette dernière a permis de mettre en avant les besoins et les attentes des entreprises et vise de manière plus prononcée à prendre en compte et répondre à leurs enjeux. Elle s'est concentrée sur le transfert de technologie, la recherche faisant l'objet d'une attention plus forte dans le Programme Opérationnel initial. Sur les quarante-six mesures de la SRI 2007-2013, dix ont fait l'objet de fusion au sein des mesures existantes. Le montant total de FEDER mobilisé dans ce cadre s'élève à 36 millions d'euros. A noter l'action novatrice avec la Chambre Régionale des Métiers et de l'Artisanat (CRMA) : appui et accompagnement des TPE artisanales en matière d'innovation (recrutement de développeurs de l'innovation et de la formation des agents des services économiques des CMA) puis l'implantation d'une agence INPI (Institut National de la Propriété Industrielle) dont l'action vise à sensibiliser et accompagner les entreprises en matière de protection intellectuelle.

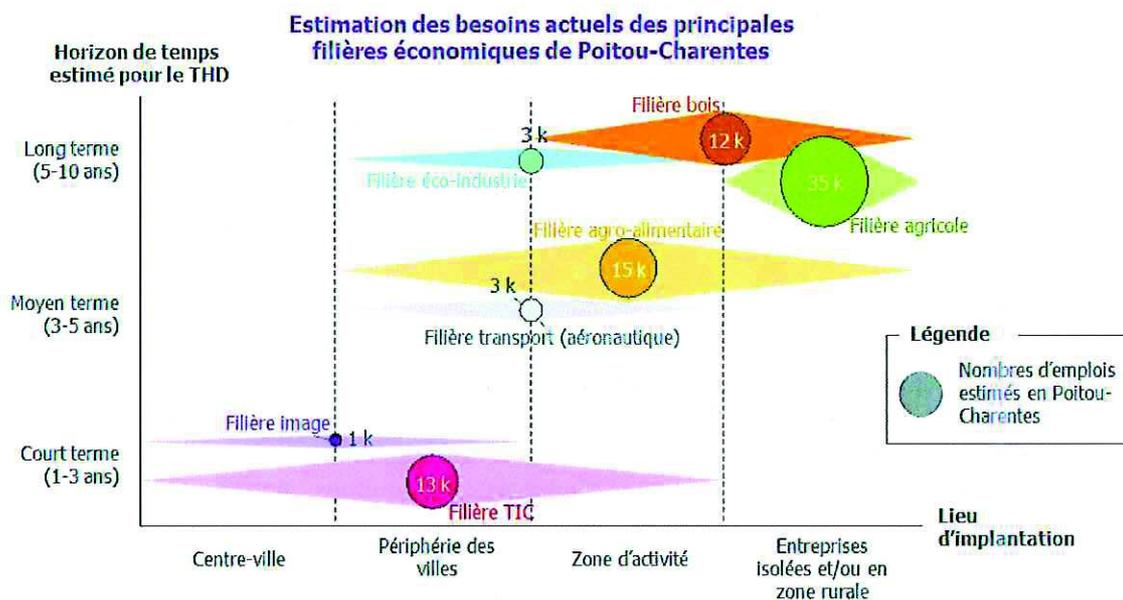
L'insertion des diplômés de l'enseignement supérieur en Poitou-Charentes s'effectue de manière importante hors région, alors que le taux d'encadrement des entreprises est nettement en dessous de la moyenne nationale. Si le marché du travail pour l'insertion des diplômés de l'enseignement supérieur, en particulier dans les niveaux de diplômes les plus élevés, relève de l'espace national, l'insertion locale doit être recherchée. De même, l'accroissement des taux d'encadrement et le développement interne des capacités d'innovation sont des points d'amélioration pour le tissu économique régional. L'intégration des jeunes diplômés constitue donc un enjeu important. La sensibilisation et la formation des étudiants, et plus généralement de l'ensemble des jeunes en formation, à la création d'entreprise devront également être encouragées.

Favoriser l'innovation constitue un enjeu majeur pour le développement de l'industrie régionale. Il convient donc de poursuivre les efforts entrepris en ce sens tout en tenant compte des besoins des entreprises. Le tissu très diffus des PME aux effectifs souvent limités est souvent en butte à des difficultés de croissance, notamment parce que les entreprises sont fortement éloignées des dispositifs de soutien à l'innovation et ne sont pas en mesure d'y consacrer des budgets suffisants. Un soutien plus marqué permet à ces entreprises de développer des process et produits innovants tout en améliorant leur capacité d'emploi et de savoir-faire pour accroître leur productivité. Par

ailleurs, dans un environnement industriel régional caractérisé par un niveau de dépendance important en termes de sous-traitance, le soutien à l'innovation technologique doit s'inscrire dans une dynamique d'accompagnement des entreprises vers une certaine autonomie grâce notamment à la conception de produits propres et la mutualisation interentreprises. Au delà de l'innovation technologique, poursuivre l'accompagnement des entreprises dans une logique d'innovation de marketing, organisationnelle et d'innovation sociale est essentiel pour développer certains produits dormants au sein des établissements. Cet élément doit en outre être pris en compte dans une stratégie d'accompagnement vers l'innovation.

II. Le numérique :

Bon nombre d'entreprises ne bénéficient pas des premiers plans de déploiement des opérateurs. Plus largement, toutes les filières, y compris celles majoritairement implantées en milieu rural, auront probablement des besoins en Très Haut Débit (THD) à court ou moyen terme : la filière agricole pour les télédéclarations et l'accès aux services en ligne (pilotage des exploitations, e-learning, e-commerce, agritourisme), la filière agro-alimentaire et la filière transport pour les relations avec leur écosystème (donneurs d'ordre, fournisseurs, clients, partenaires, prestataires de service, etc), la filière éco-industrie pour le travail en nomadisme et en mobilité.



Une étude du SPN (Réseau des Professionnels du Numérique en Poitou-Charentes) de 2011 montre que la région compte 18 772 employés dans le secteur des TIC dans 1 873 entreprises, réparties inégalement sur le territoire (soit 4,94 % des entreprises de la région contre 8,23 % en France). Le retard dans les usages du numérique du monde économique relève non seulement d'un fossé culturel (peur de l'inconnu, complexité apparente des usages...) mais aussi d'une incompréhension des enjeux. Il y a urgence à renforcer la sensibilisation pour que le numérique soit vu comme un outil d'efficacité et non comme un outil de communication à la mode.

Dans le secteur de la santé, de nombreux usages numériques (concernant les relations médecin-médecin à distance, les relations médecin-patient ou l'amélioration des systèmes d'information de santé) se développent et certains vont nécessiter du Très Haut Débit. Dans le domaine de la formation et de la recherche, les usages numériques sont déjà très présents dans l'enseignement supérieur, la recherche et les lycées. Si les Établissements d'enseignement supérieur et de recherche (ESR) sont déjà pour la plupart équipés en Très Haut Débit, le développement des usages dans les

établissements d'enseignement est bridé par les connexions existantes et le THD sera nécessaire à court terme.

Concernant la couverture numérique du territoire :

- Haut-débit : 100 % du territoire est couvert, grâce notamment aux deux dernières générations de fonds européens (2000-2006 et 2007-2013) qui ont soutenu des projets permettant d'atteindre cet objectif ;
- Très Haut-Débit : le THD est un concept qui évolue très rapidement. Quoi qu'il en soit, il est admis aujourd'hui (notamment par l'ARCEP) que le THD concerne les abonnements incluant un service d'accès à l'internet dont le débit descendant est supérieur à 50 Mbit/s.

En Poitou-Charentes, aucune information n'est disponible sur le niveau de couverture en THD supérieur à 50 Mo. Les seuls chiffres disponibles concernent les lignes supérieures à 10 Mo qui montrent que plus de 2/3 des lignes ont un débit inférieur à 10 Mbit/s par la technologie ADSL.

A horizon de 10 ans, les foyers auront couramment besoin de 20 à 40 Mbit/s sous l'effet de la multiplication des équipements numériques (télévision, ordinateurs, tablettes, consoles de jeu, etc), du développement des usages liés à la télévision (en haute définition et/ou en 3 dimensions) et de la simultanéité des usages¹. De même, les besoins en e-services dans les domaines de la santé, de l'éducation, du travail, de l'administration et du commerce seront d'autant plus importants dans les zones les plus rurales car les services physiques y seront de plus en plus distants.

En Poitou-Charentes, une première évaluation du coût du déploiement du THD, conduit à un investissement de l'ordre de 1,1 milliard d'euros bruts pour couvrir l'intégralité de la région. Le nombre de lignes à desservir varie entre 170 000 et 200 000 pour les départements de Charente, des Deux-Sèvres et de la Vienne ; la Charente-Maritime compte, pour sa part, plus de 330 000 lignes.

III. Economie et emploi :

- 159 709 établissements en Poitou-Charentes dont 10 031 établissements dans l'industrie), 55 853 établissements dans les services marchands et 31 476 dans le secteur de l'agriculture, la sylviculture et la pêche (source INSEE au 31 décembre 2010);
- forte représentation des activités agricoles, halieutiques, conchylicoles et artisanales ; économie présentielle importante (secteur tertiaire, construction...) notamment l'économie sociale et solidaire (7 000 établissements, 72 350 salariés, 2^{ème} région de France pour la part des effectifs salariés qui représentent 13,1 % des emplois régionaux) ;
- les secteurs d'activité les plus présents : Industries Agro-Alimentaire (IAA), industries des équipements mécaniques, industrie automobile (automobile 6 % des emplois industriels), industries du bois et du papier, métallurgie et transformation des métaux, construction navale (410 entreprises dans le nautisme), aéronautique (3 % de la filière aéronautique, 7^{ème} rang des régions) et ferroviaire ;
- une place importante dans l'économie régionale et notamment pour l'emploi des filières Tourisme (7,9 % PIB régional, 36 000 emplois) et Culture (5 796 emplois hors régimes intermittent et indépendant) ;
- une sous-représentation des services aux entreprises ;
- un tissu industriel principalement composé de petites entreprises sous-traitantes de donneurs d'ordre hors région ; fournisseurs mono produit, entreprises très spécialisées techniquement, sans structure commerciale, absence de diversification des portefeuilles clients ;
- un taux d'encadrement dans les entreprises de 10,7 % en Poitou-Charentes contre 16,1 % en France;

1 Cf l'étude de la CDC « Opportunité d'accélération du déploiement du FTTh en France », 2009

- un tissu associatif diversifié, créateur d'emplois, d'activités et de lien social (6 600 établissements présents dans la région qui emploient 47 750 salariés (8,6 % de l'emploi régional ; une croissance de 4,33 % des emplois entre 2008 et 2010);
- l'artisanat : 31 277 entreprises, 67 070 salariés, 7 737 apprentis. En 2011, 3 328 nouvelles entreprises artisanales ont été créées, soit une augmentation de 4,9 % d'entreprises artisanales cette même année.

Des filières qui se structurent

- la filière « Image et industrie créative » particulièrement présente sur le territoire d'Angoulême est structurée autour des groupements d'entreprises comme Magelis ou 16 000 Images ;
- la filière « Mécatronique » représente 15 000 emplois régionaux ;
- le secteur de la gestion et prévention des risques, des assurances et de l'économie sociale et solidaire représente 7 000 emplois salariés sur Niort ;
- la filière des producteurs de bois avec le regroupement au sein de Futurobois compte environ 200 entreprises, 4 600 emplois ;
- la filière nautique génère 2 500 emplois via les chantiers navals, les équipementiers et les bureaux de conception ;
- la filière nutrition-santé/agro-alimentaire se développe notamment via la plate-forme Agrocéan en lien avec le port de pêche, le CRIIT agro-alimentaire et les laboratoires de recherche ;
- la filière économie de la connaissance regroupe les domaines de la recherche et de l'université, de la formation professionnelle ;
- la filière bio-santé passe également par les laboratoires de recherche et le Centre Hospitalier Universitaire de Poitiers,
- la filière aéronautique comprenant notamment 9 entreprises et 300 employés autour d'Arsenia.

Un tissu régional composé de TPE et PME

- au 1^{er} janvier 2010 : 93,1 % des entreprises ont moins de 10 salariés, 5,8 % entre 10 et 49 salariés, 1 % entre 50 et 249 salariés et 0,1 % ont plus de 250 salariés (soit 181 entreprises dont 58 de 500 salariés et +) ;
- la région ne compte aucun pôle de compétitivité labellisé ; elle dénombre néanmoins une vingtaine de clusters dont le pôle régional des éco industries et cinq grappes d'entreprises labellisées par l'État (Atlanpack, le cluster Eco-Habitat, le pôle Aliments et Santé, 16 000 Images et le Seuil Poitou Numérique).

Des exportations régionales orientées principalement vers le cognac

- Poitou-Charentes se situe au 18^{ème} rang des régions françaises en 2011 pour l'exportation (1,6 % des exportations nationales) ;
- l'excédent commercial régional est de 1 120 M€ en 2011 (-10,69 % par rapport à 2010) ;
- le secteur des alcools et boissons constitue le principal vecteur d'exportation (plus de 25 % des exports) ; le cognac a réalisé, en 2011, 98 % de son chiffre d'affaires à l'export. Les produits des exploitations agricoles (céréales notamment) constituent le second poste à l'exportation, suivis par le matériel électrique ;
- la Charente représente 37,2 % des échanges d'exportations ;
- le taux d'entreprises exportatrices en Poitou-Charentes est de l'ordre de 2,3 %, inférieur au taux national (3,4 %) ; le nombre d'exportateurs ayant leur siège social en région est stable en 2011 par rapport à 2010 ;

- le taux régional de pérennité des primo exportateurs (par région de siège social des opérateurs par rapport à 2006), est le plus bas des régions françaises ;
- 5 799 entreprises exportatrices en Poitou-Charentes en 2011 (comprenant toutes les entreprises de la région, y compris celles n'ayant pas leur siège social en Poitou-Charentes) dont 44,7 % de TPME et 42,7 % d'ETI.

De nouveaux gisements d'emplois dans la croissance durable et la silver économie

Le PIB régional à prix courants a progressé de 2,8 % en Poitou-Charentes entre 2010 et 2011 (contre 3.1% pour la France métropolitaine). La prise en compte croissante par les acteurs publics et les citoyens des enjeux du développement durable induit une modification du tissu économique. Cette transition vers une économie plus respectueuse de l'environnement suppose l'évolution d'activités existantes et l'émergence de nouvelles activités. La croissance verte peut donc constituer une opportunité en matière d'emplois dans les territoires.

En 2009, parmi les 700 000 emplois présents en Poitou-Charentes, on dénombre près de 3 650 emplois verts (dont la finalité contribue à mesurer, prévenir et corriger les impacts et les dommages sur l'environnement) et 102 000 emplois verdissants (dont la finalité n'est pas environnementale mais qui intègre des compétences pour prendre en compte de façon significative et quantifiable la dimension environnementale dans le geste métier). Ces professions vertes et verdissantes constituent ainsi 15,1 % du total des emplois de la région, soit près d'un point de moins que la moyenne métropolitaine. Les emplois verts et verdissants sont un peu plus présents dans le département de la Vienne (15,3 %) et un peu moins en Charente (14,6 %).

Les activités de l'économie verte (y compris les activités périphériques favorables à la protection de l'environnement ou à la gestion des ressources) comptent 111 200 emplois au dernier recensement de la population. Ceci représente 15,9 % de l'ensemble des emplois régionaux, contre 16,5 % en moyenne métropolitaine. Dans la Vienne, ces activités sont plus présentes (16,8 %) et moins présentes (14,4 %) dans les Deux-Sèvres.

Ces activités sont définies comme celles produisant des « biens et services destinés à mesurer, prévenir, limiter ou corriger les dommages environnementaux à l'eau, l'air et le sol et les problèmes relatifs aux déchets, aux bruits et aux écosystèmes. Y sont associés des activités qui, même si elles n'ont pas pour finalité la protection de l'environnement, produisent des biens et services plus respectueux que les autres produits rendant le même service ».

A noter cependant que la relation emplois verts ou verdissants et activités de l'économie verte n'est pas systématique, puisque seulement 35 300 emplois appartiennent à la fois aux métiers verts et verdissants et aux activités vertes.

S'agissant de l'évolution démographique de la population française, celle-ci est engagée pour un demi-siècle dans un processus de vieillissement marqué par une croissance importante et continue des classes d'âge les plus élevées, ainsi que par une augmentation de la longévité des femmes et des hommes. En Poitou-Charentes, l'espérance de vie s'élève à 78.2 ans pour les hommes et 85.2 ans pour les femmes. Aujourd'hui, l'allongement de la durée de vie offre aux seniors la chance d'une deuxième vie, associative, militante...Les territoires peuvent y trouver également des opportunités de développement, de croissance et d'emploi.

Quelques chiffres :

- 380 000 seniors de plus de 65 ans en Poitou-Charentes
- 21 % de la population régionale (31% en 2040)
- un poids important dans les dépenses de consommation (57% des dépenses de santé, 53% des dépenses d'alimentation, 50% des dépenses d'équipement du foyer).

Pour que les seniors puissent constituer un atout pour notre région, il est nécessaire que des actions volontaristes soient engagées notamment en matière de préservation de la santé au travail, d'accès aux services, de structuration de la filière d'adaptation de logement tant sur le plan de l'énergie que de l'autonomie, structuration et adaptation de l'offre touristique à la clientèle retraitée, mais aussi dans l'engagement d'une démarche prospective sur l'évolution des besoins en termes de consommation et de poids économique ...

Le lien entreprises et innovation : les entreprises régionales innovantes travaillant peu en réseau

Les entreprises picto-charentaises innovent davantage en moyenne qu'au niveau national. Entre 2008 et 2010, 56,8 % des entreprises de Poitou-Charentes ont connu au moins une innovation au sens large (innovations de produit, de procédé, d'organisation ou encore de marketing). 40,6 % entreprises picto-charentaises ont développé une innovation technologique (innovations de produit et de procédé) sur cette période.

Le taux d'innovation est plus élevé qu'au niveau national dans l'industrie, dans les services technologiques mais pas dans les services intellectuels.

En région, l'innovation est une fonction croissante de la taille de l'entreprise et de la taille de son marché (local, national ou international). Elle dépend également du secteur d'activité.

En revanche, la part d'ingénieurs, l'appartenance à un groupe ou encore le taux d'investissement ne sembleraient pas déterminants sur la probabilité d'innover.

Les entreprises qui innovent technologiquement entretiennent relativement peu de liens avec d'autres acteurs privés ou publics. Ainsi, 28,3 % de ces entreprises ont coopéré avec d'autres entreprises en Poitou-Charentes contre 34,9 % au niveau national.

IV. L'efficacité énergétique en région:

La sobriété par l'efficacité énergétique et la maîtrise de l'énergie apparaissent comme une politique à privilégier car:

- les projections sont sans appel : d'ici 2050, la demande mondiale d'énergie devrait doubler ;
- la volatilité des prix de l'énergie et la nécessité de réduire les émissions de CO₂ nous incitent à revoir nos modèles énergétiques.

Les économies d'énergie présentent de multiples atouts : réduction de la dépendance énergétique et des impacts négatifs sur les ressources et richesses nouvelles, réduction de la précarité énergétique, augmentation du pouvoir d'achat des ménages, amélioration de la compétitivité des entreprises, et diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Au niveau régional, le secteur résidentiel représente 70 % de la consommation d'énergie finale du secteur résidentiel-tertiaire. Il constitue de fait une priorité d'action.

De même, au regard des différentes analyses² conduites, il faut préciser que les potentialités d'économies sont :

- respectivement de 27 % et 30 % pour les bâtiments d'habitation et à usage commercial (tertiaire) ;
- de 25 % pour les industries manufacturières ;
- de 26 % pour le secteur des transports.

Les secteurs du tertiaire et des entreprises ne doivent pas être négligés, avec une attention toute particulière sur les usages spécifiques de l'électricité et les process.

2 « Plan d'action pour l'efficacité énergétique : réaliser le potentiel » – Journal officiel C 78 du 11 avril 2007

Les caractéristiques énergétiques – caractérisant l'efficacité énergétique - du parc de logements sociaux sont globalement inférieures à celles du niveau national : 41 % du parc social présentent une consommation énergétique supérieure à 230 kWh Ep/m²/an (classes E, F et G), contre 27 % au niveau national.

Concernant les déplacements, la mobilité des ménages a nettement évolué, d'une part par l'augmentation des distances parcourues par véhicule et du taux d'équipement des ménages (+14%), et d'autre part du fait de l'augmentation de la population (+10 %), annulant et dépassant ainsi les gains dus à l'amélioration technologique du parc automobile.

Les « mobilités imposées » entre l'habitat, le travail, les commerces et services, résultant d'une part de la "rurbanisation" des territoires de Poitou-Charentes et d'autre part de la disparition des commerces et services dans les quartiers urbains et les villages ruraux se sont accrues au cours des années.

Par ailleurs, les ménages de Poitou-Charentes sont plus particulièrement exposés à la précarité énergétique. En effet, une étude élaborée en 2012 par l'Agence Régionale d'évaluation Environnement et Climat (AREC) et l'INSEE, montre qu'en Poitou-Charentes, 113 000 ménages, représentant 157 000 personnes, dépensent plus de 10 % de leur revenu disponible pour la facture énergétique de leur logement. Ils représentent 15 % des ménages et 9 % de la population de la région. La région aurait une exposition supérieure de deux points au taux national, estimé à 13 % des ménages français.

En cas de hausse des prix de l'énergie, 63 000 ménages supplémentaires pourraient être exposés à la précarité énergétique. Ils sont considérés comme «aux portes de la précarité énergétique».

Le développement des énergies renouvelables comme l'efficacité énergétique constituent des opportunités de croissance pour l'économie régionale :

- au titre de la politique industrielle régionale, pour développer la compétitivité des entreprises régionales dans les filières vertes stratégiques de demain comme la biomasse,
- au titre du développement d'emplois locaux pérennes non délocalisables avec l'émergence de nouveaux métiers et le verdissement des métiers du bâtiment avec l'amplification du marché de la réhabilitation/adaptation du bâti dont les vertus de développement durable ne se limitent pas à la seule dimension énergétique,
- au titre du renforcement du pouvoir d'achat des ménages et du lien social en encourageant les initiatives pour la sobriété énergétique et le développement de l'habitat durable.

Plus largement les énergies renouvelables contribuent :

- à la sécurité d'approvisionnement et à l'indépendance énergétique des territoires ;
- à la maîtrise à long terme du prix de l'énergie ;
- au développement de la production d'énergie décentralisée à proximité des lieux de consommation ;
- à la limitation des impacts de la production d'énergie sur l'environnement (GES, déchets nucléaires) ;
- à la création de richesses et à l'accès à des quantités d'énergie à des coûts maîtrisés ;
- positivement à la balance commerciale française.

La dynamique créée en Poitou-Charentes ces dernières années, en faveur des énergies renouvelables, doit être fortement appuyée pour atteindre les objectifs 2020.

V. Eau et biodiversité :

S'agissant de la ressource en eau, la région occupe la quatrième place en termes de surface irriguée en grandes cultures en France. La région est une de celles pour lesquelles la proportion de masses d'eau qui risque de ne pas atteindre le bon état en 2015, est la plus élevée au plan national. Elle présente un contexte hydrologique et hydrogéologique complexe, avec la présence de sous-sols

calcaires fissurés et parfois karstifiés, dont les nappes phréatiques, en relation avec les rivières, sont généralement sollicitées au-delà de leur recharge inter-annuel et sensibles aux pollutions .

Le dispositif SAGE semble bien approprié par les acteurs locaux. En effet, la région est couverte par 10 SAGE. Par ailleurs, 90 % des captages Grenelle en eaux souterraines sont engagés dans une démarche régionale partenariale.

Le risque de dégradation de la qualité des eaux marines littorales, et d'augmentation de leur salinité (en particulier dans les pertuis breton et d'Antioche, écosystèmes caractérisés par des masses d'eau saumâtre, mélange équilibré d'eau douce et d'eau de mer propice au développement des activités conchylicoles et halieutiques) est préjudiciable aux activités de pêche et de culture marine.

Concernant la biodiversité, à noter une biodiversité remarquable sur terre et en mer mais dégradée :

- 20 % du territoire terrestre régional est inventorié comme ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique),
- plus de 900 espèces animales et quasiment 3 000 espèces végétales ; présence d'espèces reliques de l'époque glaciaire,
- responsabilité marquée de la région pour les espèces suivantes objets de Plans nationaux d'Action de restauration : l'Outarde canepetière, le Lézard ocellé, le Vison d'Europe, la Loutre, la Cistude d'Europe, les chiroptères, la moule d'eau douce, certains papillons et libellules, ainsi que pour de nombreuses espèces patrimoniales (busards, Oedicnème criard),
- forte responsabilité européenne : 12,7 % du territoire intégré au réseau Natura 2000 terrestre : 24 ZPS (sites directive oiseaux) et 58 ZSC (sites directive habitat),
- plus de 160 espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire,
- 50 % des habitats d'intérêt communautaire recensés en France sont présents en Poitou-Charentes,
- importance des zones humides rétro-littorales : « marais charentais » (60 000 ha) et Marais poitevin (plus de 20 000 ha), pour partie reconnus aussi pour leur intérêt paysager et culturel au titre des sites classés,
- importance des brandes, landes caractéristiques de Poitou-Charentes,
- l'ensemble de la façade littorale est intégré au réseau marin Natura 2000 (soit plus de 800 000 ha) et au projet de Parc Naturel Marin,
- une dégradation nettement marquée des espèces dites communes.
- une perte de fonctionnalité des écosystèmes du fait de fortes pressions anthropiques :
- de fortes interactions entre écosystèmes remarquables (marais, zones humides alluviales, plaines céréalières, bocage) et activité agricole (68 % du territoire régional voué à l'agriculture) : diminution des surfaces en herbe et éléments structurants du paysage, agrandissement des parcelles, régression des zones humides, interactions entre milieu maritime, en particulier écosystèmes des pertuis et activités halieutiques et de cultures marines,
- un rythme d'artificialisation supérieur au rythme national avec moins 10 000 ha de terres agricoles entre 2006 et 2010 (sources TerUti-Lucas) ; s'y ajoutent les conséquences des réorganisations foncières pour les nouvelles infrastructures.
- une façade littorale zone touristique de tout premier plan et d'expansion démographique forte, mais aussi une importante vulnérabilité aux risques littoraux, notamment au regard de l'élévation prévisible du niveau marin lié au changement climatique.

VI. Mobilité multimodale :

La situation géographique de la région Poitou-Charentes lui donne une position de carrefour et de transit dans les grands courants d'échanges Nord-Sud et Est-Ouest : autoroute A 10, RN 10, voie ferrée Paris – Espagne, future Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique (LGV SEA) et Route Centre Europe Atlantique (RCEA). L'axe Nord-Sud est un axe majeur de communication : en 2012, plus de 8 000 camions par jour transitaient par la région dont 60 % avaient pour origine ou destination la péninsule ibérique. La région est également caractérisée par la présence du complexe

portuaire charentais sur la façade atlantique, dont le port en eaux profondes de la Rochelle qui représente un outil du développement régional important. Le territoire régional est enfin constitué de pôles urbains de moyenne densité et d'un tissu rural prépondérant qu'il est nécessaire de mailler et de raccorder aux axes principaux, tant routiers que ferroviaires.

a) Concernant le transport de personnes

Les émissions de GES dans le secteur de transport de personnes ont augmenté de 5 % ; cette hausse résulte de facteurs évoluant en sens opposés : la modernisation du parc Picto-Charentais et la performance énergétique des moteurs permettent une baisse de la consommation moyenne (-17 %) ; a contrario, l'augmentation de la distance parcourue par véhicule, du taux d'équipement des ménages (+14 %) et de la population entraînent une hausse.

- La LGV-SEA :

Les 4 villes chefs-lieux de la région Poitou-Charentes sont desservies par le TGV. Inscrite au schéma directeur européen, la LGV SEA constitue un maillon qui reliera à terme l'Europe du Nord et la péninsule ibérique. Dès 2017, elle reliera Bordeaux à Paris en à peine plus de 2 heures, Poitiers à Paris en 1h16, Angoulême à Paris en 1h38, Niort à Paris en 1h48 et La Rochelle à Paris en 2h26. Cette ligne modifiera également les temps de parcours entre les villes de la région et les liaisons avec Bordeaux. Ainsi, Poitiers sera à 53 min de Bordeaux et Angoulême à 33 min. Enfin, elle libérera des sillons sur la ligne classique, permettant de développer l'offre TER et le transport de marchandises.

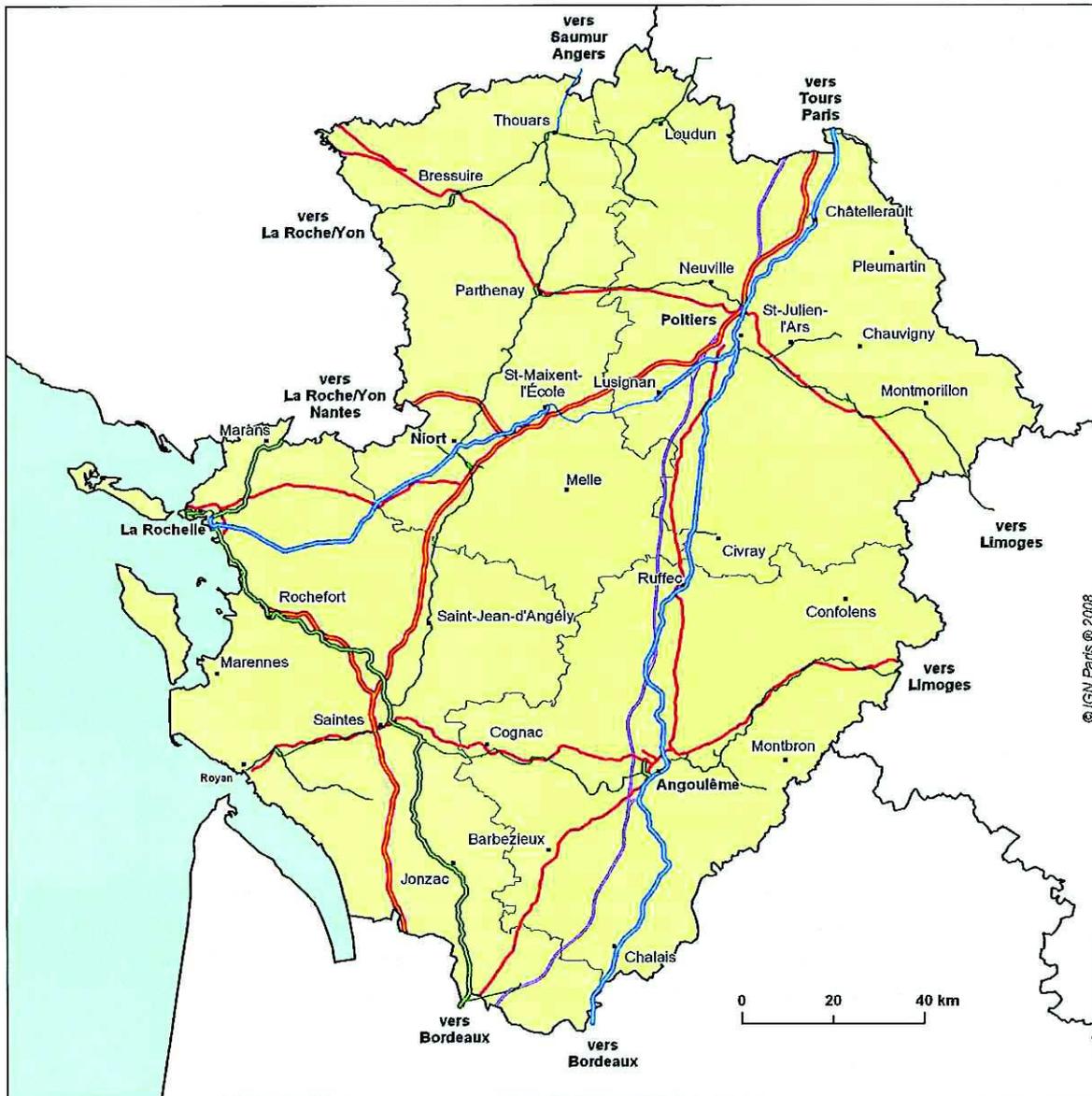
- La LGV Poitiers – Limoges :

Suite au Comité Interministériel d'Aménagement et Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, Réseau Ferré de France (RFF) mène des études sur le projet de LGV Poitiers-Limoges, qui mettrait Limoges à 2 heures de Paris et à 40 minutes de Poitiers ; sa rentabilité économique reste toutefois faible.

- Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) :

La façade atlantique entre Nantes et Bordeaux est desservie par des Trains nationaux d'Équilibre du Territoire (TET) qui relève de la responsabilité de l'État ; ces services ont fait l'objet d'une optimisation. Leur fréquentation et leur intérêt pour le territoire justifient une attention particulière.

PRINCIPAUX RESEAUX FERRES ET ROUTIERS EN POITOU-CHARENTES (2012)



Caractéristiques du réseau

- réseau électrifié à 2 voies ou plus
- réseau électrifié à 1 voie
- réseau non-électrifié à 2 voies ou plus
- réseau non-électrifié à 1 voie

Tracé prévisionnel schématique

- LGV Sud Europe Atlantique

Réseau routier

- Autoroute
- Nationale

Source : © IGN Paris-BDCarto © 2010

© IAAT Poitou-Charentes 2012

- Les Transports Express Régionaux (TER):

Concernant les déplacements régionaux, les transports collectifs sont structurés autour du transport ferroviaire TER. Ce réseau a fait l'objet depuis son transfert à la Région, d'une importante remise à niveau, tant en matériel, qu'en services ; l'aménagement des gares en particulier pour améliorer leur accessibilité nécessite encore de gros efforts. Désormais 10 000 personnes utilisent le réseau TER chaque jour, dont 3 000 abonnés, ceci représente une hausse de la fréquentation de 66 % au cours des 10 dernières années. La part des déplacements quotidiens réalisée par les TER s'est accrue ; son utilisation pour les correspondances TGV reste toujours importante (35 % de la fréquentation). La desserte périurbaine TER Rochefort-La Rochelle avec la création de nouvelles gares est un succès. De nouvelles offres de desserte périurbaine sont à l'étude. Le potentiel de dessertes TER supplémentaires offert par la ligne Angoulême-Bordeaux est une réalité, au regard des mobilités observées en Sud-Charente vers l'agglomération d'Angoulême. Les lignes les plus fréquentées sont Poitiers-La Rochelle et Angoulême-Saintes-Royan.

Du point de vue de l'infrastructure ferroviaire, le CPER 2007-2013 a permis l'aménagement de certaines lignes classiques : Niort- La Rochelle, Poitiers-Limoges, Niort-Saintes et Angoulême-Saintes (une phase seulement est engagée). Des points restent préoccupants : l'état de la voie entre Nantes-Bordeaux (surtout au Nord de La Rochelle et entre Saintes et Royan) et un fort besoin de modernisation (signalisation) se fait ressentir sur certaines sections pour pouvoir assurer un bon niveau de service (Angoulême-Limoges et Saintes-la Rochelle). Les investissements à venir sur le réseau ferroviaire classique vont donc devoir conjuguer les besoins de dessertes par le TER et les TET et les besoins de diffusion de l'effet du TGV sur l'ensemble du territoire.

- Les Transports Communs en Site Propre (TCSP) :

Les autres transports collectifs connaissent également un fort développement. Les réseaux départementaux s'ouvrent de plus en plus à une clientèle commerciale autre que scolaire pour apporter des réponses adaptées aux demandes en milieu péri-urbain et rural. Les agglomérations ont entrepris la réalisation de sites propres en lien avec des aménagements de leurs centres urbains. De même, les modes actifs vélo et marche, offrent un réel potentiel de développement que traduisent les Plan de Déplacement Urbain (PDU). De ce point de vue, les projets urbains s'alimentent de plus en plus d'une préoccupation déplacement. La ville comme lieu apaisé et de rencontre contribue à la durabilité sociétale et écologique.

- Les Pôles d'Échange Multimodaux (PEM) :

Le développement des transports en commun nécessite pour une meilleure efficacité des aménagements d'intermodalité que sont les pôles d'échanges multimodaux (PEM), et la mise en place d'outils facilitant la vie de l'utilisateur telle la billettique intégrée à l'échelle régionale et l'information multimodale. Des projets sont engagés et restent à poursuivre.

- Le véhicule propre :

Dans le sens également du développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, des initiatives en faveur du covoiturage ont été engagées et demandent à être complétées par des investissements notamment en termes d'identification de parkings. L'auto-partage est également présent dans quelques agglomérations et fait l'objet d'un projet à l'échelle régionale avec la création d'une Société Publique Locale (SPL) s'appuyant sur la promotion des véhicules électriques et la normalisation des stations de recharge. D'une façon plus générale, il convient de soutenir le développement des véhicules propres ou peu émissifs et les structures de recharge.

En complément du schéma véloroutes voies vertes national, dont il s'agit d'achever la déclinaison régionale, il importe de soutenir les initiatives de prise en compte du vélo dans les transports

collectifs routiers (cars et bus) et ferroviaires (TER, gares). Ces différentes orientations s'inscrivent en cohérence avec les objectifs du schéma régional de la mobilité durable.

b) Concernant le transport de marchandises :

Dans le secteur des transports de marchandises, les émissions de gaz à effet de serre (GES) ont progressé de 58 % résultant de facteurs techniques favorables telle la performance des moteurs qui fait reculer la consommation moyenne de carburant par poids-lourd à chargement constant de 18 % et de facteurs logistiques défavorables tels le chargement moyen qui croît de 18 % ou la croissance des flux en progression de 63 %.

La région Poitou-Charentes est traversée par des axes routiers (RN 10, RCEA) supportant un important trafic de transit routier de marchandises (2^{ème} flux de transit après le couloir rhodanien) ; ce trafic occasionne de fortes nuisances écologiques et génère des risques pour la sécurité des personnes. En effet, malgré un effort soutenu au cours de ces 10 dernières années pour l'aménagement du réseau routier, certains axes routiers présentent encore des caractéristiques insuffisantes au regard du trafic. Il s'agit notamment des axes est-ouest, en particulier les axes SAINTES- ANGOULEME-LIMOGES sur lequel 15 000 véhicules circulent en moyenne par jour dont 25% de Poids lourds et NANTES-POITIERS-LIMOGES (7 à 10 000 véhicules par jour dont 20% de Poids lourds). En effet, l'évolution de ce trafic avec un doublement en 10 ans reste préoccupante pour les populations riveraines et pour le développement économique des territoires traversés.

Le Grand Port Maritime de La Rochelle (GPM) représente un atout pour l'économie régionale avec un trafic de 9.7 millions de tonnes en 2013, principalement sur les céréales, produits pétroliers et bois-pâtes à papier et génère 16 300 emplois directs, indirects et induits. Ses faiblesses résident dans son hinterland et son espace portuaire limités ainsi qu'une accessibilité à améliorer, notamment sur le plan ferroviaire. Il s'est donné pour objectif un trafic de 12 millions de tonnes en 2020 dont 25 % de fret acheminé par fer (3 millions de tonnes). Pour ce faire, il a créé le premier opérateur ferroviaire portuaire de fret ferroviaire et entrepris un grand programme de modernisation des infrastructures dont le réseau ferré portuaire qui lui a été transféré.

De par sa structure économique, marquée par la faiblesse des grands pôles générateurs de trafics ferroviaires, la région Poitou-Charentes a subi de plein fouet la quasi disparition de la prise en charge des wagons isolés. La reconquête de ce marché perdu par le fret ferroviaire pourrait passer par la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité au niveau régional en complément de l'opérateur historique, le développement de l'activité de l'opérateur portuaire ou encore le projet de plateforme multimodale de fret Niort terminal ou la mise en place d'itinéraires interrégionaux rendant sa compétitivité au mode ferroviaire. Ceci nécessite la réactivation des Installations Terminales Embranchées (ITE), en les mutualisant autant que possible pour massifier les flux, des chantiers de transport combiné. Ces installations doivent également être appréhendées pour la desserte des marchandises en ville (derniers kilomètres), si la localisation s'y prête.

AXES D'INTERVENTION

Axe 1 - Promouvoir la mobilité multimodale

Objectifs :

- Consolider un système de transport routier qui associe des fonctions de transit national et international et de développement économique local, concourant également à l'amélioration de la qualité de vie en répondant aux enjeux de sécurité et de désenclavement,
- Moderniser le réseau ferroviaire à court et moyen terme, avec des objectifs de sécurité, pérennité, capacité, régularité et de contribution à la transition énergétique,
- Poursuivre le développement d'un système de transport moderne et multimodal,
- Accroître l'attractivité du territoire et la valeur ajoutée de la fonction portuaire de Poitou-Charentes autour du Grand Port Maritime de La Rochelle par des aménagements permettant l'augmentation de trafic et le report modal.

Article 1 – Améliorer les réseaux routiers existants (360,1 M€)

1.1) L'axe Nord-Sud de la région : **88,5 M€**

La RN 10 connaît un trafic supérieur à 20 000 véhicules par jour entre Bordeaux et Angoulême, avec près de la moitié de poids lourds. 75% de ces poids lourds réalisent du trafic international. La fin de la mise en 2x2 voies de cet axe stratégique et l'aménagement des carrefours dangereux sont des priorités absolues pour la région Poitou-Charentes. Les opérations à réaliser se décomposent de la façon suivante :

- **Mise à 2x2 voies de la section Reignac-Chevanceaux : 68,5 M€**
- **Aménagement des carrefours de RN10 entre Poitiers et Angoulême : 20 M€**

Financeurs	Montant en €
Etat	81,0 M
Région	7,5 M
Total	88,5 M

1.2) La poursuite de l'aménagement de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) entre Limoges et Saintes : **126,6 M€**

La liaison entre l'ouest de la France et le couloir Rhodanien se fait par la RCEA, ce qui explique l'importance du trafic de poids lourds sur la **RN141 à l'est d'Angoulême**. Sur cette route, seuls 20 km sur la section Chasseneuil-Exideuil ne sont pas encore aménagés en 2x2 voies. Cette situation présente à la fois des risques au regard de la sécurité routière et des difficultés de circulation pour les acteurs du territoire. La priorité d'aménagement en 2x2 voies du tronçon Chasseneuil-Exideuil est la **déviations de Roumazières** dont le coût est estimé actuellement à **86,6 M€**. Cette opération étant bien avancée, elle serait réalisable sur 2015-2020.

L'axe économique majeur du département de la Charente se situe entre Cognac et Angoulême. La **RN 141 à l'ouest d'Angoulême** constituera la voie d'accès à la gare LGV d'Angoulême pour tout le bassin du Cognac. Le coût total l'opération pouvant être réalisée sur la période 2015-2020, à savoir la liaison entre la rocade d'Angoulême et la RN 141 au lieu-dit la Vigerie est de **40 M€**.

Financeurs	Montant en €
Etat	59,0 M
Région	19,6 M
Département de la Charente	40,0 M
CDA du Grand Angoulême	5,0 M
CC de Cognac	3,0 M
Total	126,6 M

1.3) Le développement de la synergie entre Poitiers et Limoges : 100 M€

Afin de développer des synergies entre les agglomérations de Poitiers et de Limoges, il est également indispensable de poursuivre **l'aménagement de la RN147**. La déviation de **Lussac les Châteaux** constitue l'aménagement prioritaire sur cette voie, pour des raisons de fluidité du trafic, de sécurité et de cohérence avec les aménagements précédemment réalisés.

Le coût global de cette opération est estimé à **94 M€**.

Par ailleurs, la RN147 constitue un axe très fréquenté (25 000 véhicules/jour) dans le cadre du mouvement quotidien domicile-travail vers Poitiers. Il est nécessaire, dans ce contexte, d'améliorer les accès sud-est de Poitiers. Le montant des études à mener et des acquisitions foncières sur la période 2015-2020 est de **6 M€**.

Financeurs	Montant en €
Etat	34 M
Région	27 M
Département de la Vienne	37 M
CDA Grand Poitiers	2 M
Total	100 M

1.4) L'amélioration de la desserte du littoral charentais : 45 M€

La forte attractivité du littoral charentais qui constitue une des forces économiques de la région avec près de 2 Mds € de chiffre d'affaires et 24 000 emplois salariés, nécessite un aménagement adapté des infrastructures routières et ferroviaires. Deux axes routiers principaux permettent d'irriguer le territoire littoral : la RN 11 en direction de La Rochelle et la RN 150 en direction de Royan.

Ces deux routes nationales ont bénéficié d'aménagements en 2x2 voies qu'il est nécessaire de poursuivre au regard de la densité de trafic en période estivale.

En effet, entre l'A10 et La Rochelle, il persiste deux sections en route bidirectionnelle, la **RN 248 et une section de la RN 11**. La priorité d'aménagement est la mise en 2x2 voies de la RN 11 au droit du contournement de Mauzé sur le Mignon ainsi que la sécurisation de la RN248 par l'aménagement du carrefour de Frontenay-Rohan-Rohan, d'un coût total de l'ordre de 26 M€. Sur la période 2015-2020, le montant des premiers aménagements est de **16 M€**.

La **RN 150** est en 2x2 voies entre Saintes et Saujon. Toutefois, la liaison entre la RN 141 et la RN 150 qui se fait par la rocade bidirectionnelle de Saintes reste à aménager. L'échangeur de Diconche, qui assure la **liaison entre la RN 150 et la rocade de Saintes**, ne permet pas d'absorber la densité du trafic de transit en période estivale. Ces travaux doivent également contribuer au désenclavement de la zone économique sud de l'agglomération de Saintes.

Le coût global de l'opération est estimé à 35 M€. Le coût des études et des travaux d'aménagement les plus prioritaires de ce point sensible est estimé à **10 M€**.

La fin de l'aménagement de la RN 150 entre Saujon et Royan est une priorité compte tenu du niveau de trafic d'environ 16 000 véhicules par jour. L'Etat et le Conseil général de la Charente-Maritime sont convenus de travailler ensemble au déclassement de cette route nationale. En complément de la soule liée au déclassement, l'Etat accompagnera les études et travaux qui pourraient être conduits dans le cadre du CPER 2015-2020 à hauteur de **4 M€**.

En complément de ces projets sur les routes nationales desservant le littoral, la Région propose d'aménager les axes départementaux faisant le **lien avec la région des Pays de la Loire en traversant le Marais Poitevin**. En effet, la traversée d'un certain nombre de territoires urbanisés pose des difficultés. Il

serait donc nécessaire de mieux répartir ce trafic entre les routes existantes et de prévoir des aménagements de nature à fluidifier le trafic. Dans cet objectif, la Région propose d'affecter une enveloppe de **15 M€** pour la réalisation des différents travaux.

Financiers	Montant en €
Etat	7 M
Région	34 M
Département de la Charente-Maritime	3 M
CDA de Saintes	1 M
Total	45 M

1.5) Etudes hors CPER

La RN149 entre Poitiers et Nantes constitue une branche de la RCEA qui est aménagée en 2x2 voies entre Nantes et Bressuire. Le niveau de trafic observé sur la section **Bressuire-Parthenay-Poitiers** ne nécessite pas, selon l'État maître d'ouvrage, un aménagement intégral en 2x2 voies à court terme. Afin de finaliser le projet d'aménagement, des études seront menées sur cet itinéraire en dehors du CPER.

De la même manière, la définition d'un contournement Nord de l'agglomération niortaise sera étudiée en dehors du CPER.

Récapitulatif des crédits contractualisés à l'article 1

L'ensemble des engagements de l'État et de la Région au titre du volet routier correspond ainsi à un engagement total de :

Financiers	Montant en €
Etat*	181,0 M
Région	88,1 M
Total	269,1 M

*** Détail des crédits d'Etat mobilisés à l'article 1**

Budgets opérationnels de programme	Montants en €
BOP 203 – Infrastructures et Services de Transports	181 M
Total	181 M

Par ailleurs, dans un objectif de prise en compte de l'environnement, des éventuels reliquats de crédits issus de la mise en oeuvre des grandes opérations d'investissement de ce volet mobilité pourront être affectés à la résorption des points noirs liés à l'émission de nuisances sonores sur les routes nationales.

Article 2 – Moderniser le réseau et les dessertes ferroviaires de transport de voyageurs (408,3 M€)

Le Grenelle de l'environnement, et plus globalement les conclusions des débats sur la transition énergétique, amènent à développer des modes de transport qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre. La modernisation du réseau ferroviaire contribue à cet objectif prioritaire en favorisant le développement du transport des voyageurs tout en limitant les flux de véhicules thermiques.

2.1) Développer et améliorer la desserte du littoral charentais en offrant une alternative crédible au transport routier : 146,3 M€

L'attrait touristique de la côte charentaise et sa forte activité économique nécessitent de proposer des dessertes ferroviaires adaptées aux besoins de transports régionaux ou à plus longue distance. L'engorgement des axes routiers du littoral impose d'offrir une alternative crédible par la voie ferroviaire. Par ailleurs, l'enjeu du fret sur la ligne La Rochelle-Poitiers est également très fort, en raison de l'activité du Grand Port Maritime de La Rochelle. En effet, la croissance actuelle du trafic maritime a conduit le Grand Port à mettre en œuvre tous les moyens pour développer le fret ferroviaire, qui ne représente actuellement que 15% à 20% du trafic dominé actuellement par le transport routier.

Afin de répondre à cet objectif, les opérations qui doivent être conduites dans le cadre du CPER 2015-2020 sont les suivantes :

- **Modernisation de la signalisation Saintes-Angoulême** : cette opération inscrite au CPER 2007-2013 n'a pas pu être réalisée avant 2014. Elle est donc intégrée au CPER 2015-2020. Il s'agit de renforcer la desserte des territoires en offrant une réelle souplesse d'exploitation et en fiabilisant la régularité des circulations. Le coût de l'opération est de **36,8 M€**.
- **Doublement de la voie entre Lusignan et Saint-Maixent** : les procédures réglementaires nécessaires et les acquisitions foncières qui pourraient être conduits avant 2020 représentent un coût de 20 M€ auquel s'ajoutera une première phase de travaux pour un montant total de **74,5 M€**.
- **Contournement ferroviaire de La Rochelle** : la voie unique en place supporte le trafic actuel mais ne permet pas le développement souhaité par le Grand Port Maritime de La Rochelle et pose de fortes difficultés d'intégration en milieu urbain. Il est nécessaire que des études soient menées afin de finaliser la bande sur laquelle sera implantée la future ligne et ainsi permettre à l'agglomération de La Rochelle d'organiser son développement sur la base d'une connaissance fine de ce projet. Le coût des études et premières acquisitions foncières pourrait être de **5 M€**.
- **Modernisation de la ligne Saintes-Royan (remise à niveau de la voie)** : il s'agit de permettre aux voyageurs d'optimiser le temps de trajet (relèvement de vitesse à 140 km/h entre Saintes et Saujon) entre les deux villes et, de façon plus large, entre Angoulême, gare TGV, et Royan. **30 M€**.

Financeurs	Montant en €
Etat	28,20 M
Région	73,50 M
Département de la Charente	3,50 M
Département de la Charente-Maritime	8,35 M
Département des Deux-Sèvres	7,50 M
CDA du Grand Angoulême	0,45 M
CDA de La Rochelle	2,00 M
RFF	22,80 M
Total	146,3 M

2.2) Favoriser le transport sur les axes Nord-Sud de la région : 61 M€

- **Modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux** : cette ligne est particulièrement dégradée, notamment entre La Rochelle et La Roche-sur-Yon, malgré son caractère stratégique et

structurant, notamment pour le TET entre Nantes et Bordeaux. Les études exploratoires liées à cette opération ont été conduites dans le cadre du CPER 2007-2013 des Pays de la Loire. Le coût global de l'opération pourrait être de près de 250 M€. Au regard des capacités de financement des différents partenaires, il est décidé de conduire dans le cadre du CPER 2014-2020 une première étape de 120 M€ dont **40M€** relèveraient de Poitou-Charentes. Cette première étape doit aboutir à un niveau de rénovation des voies compatible avec une circulation des trains dans des conditions normales de vitesse et de sécurité.

- **Modernisation de la signalisation entre La Rochelle et Saintes** : le système de signalisation obsolète ne permet plus de répondre au besoin de trafic entre La Rochelle et Rochefort, il est donc nécessaire de le modifier afin de proposer des sillons de qualité aux TER et aux TET. Le coût des travaux est de **21 M€**.

Financeurs	Montant en €
Etat	10,0 M
Région	24,0 M
Département de la Charente-Maritime	12,2 M
CDA de La Rochelle, Saintes et Rochefort-Océan	4,8 M
RFF	10,0 M
Total	61,0 M

2.3) Améliorer les liaisons ferroviaires avec Limoges : 19 M€

A la suite des travaux de modernisation qui ont été réalisés au cours de la dernière période de programmation sur **la ligne Angoulême-Limoges**, il pourrait être proposé en priorité de rénover la voie mais également d'améliorer la signalisation (BAPR-S) afin de permettre le renforcement de la capacité de cette ligne. L'objectif est d'atteindre une capacité de 14 sillons. Le coût de l'opération est de **19 M€**.

Financeurs	Montant en €
Etat	6 M
Région	6 M
RFF	7 M
Total	19 M

2.4) Électrification de l'étoile de Saintes : 182 M€

Dans l'objectif de permettre à la ville de Royan de bénéficier d'une desserte TGV, l'électrification de l'étoile de Saintes est à réaliser ; la qualité de cette desserte devra être confirmée par les opérateurs ferroviaires avant de lancer les travaux. L'électrification permettra également l'exploitation d'un corridor fret Nord-Sud, avec un point nodal à Niort pour le transport combiné. Les collectivités et l'Etat se sont mobilisés pour que l'ensemble des trois branches puisse être électrifié au cours de la période de programmation, avec en priorité l'axe Angoulême-Saintes-Royan. Le coût de l'électrification de l'ensemble Angoulême-Saintes-Royan et Niort-Saintes a été évalué à **182 M€**.

Financeurs	Montant en €
Etat	53 M
Région	70 M
Département de la Charente	16 M
Département de la Charente-Maritime	31 M
Département des Deux-Sèvres	12 M
RFF	0 M
Total	182 M

Récapitulatif des crédits contractualisés à l'article 2

L'ensemble des engagements de l'État et de la Région au titre du volet ferroviaire correspond ainsi à un engagement total de :

Financeurs	Montant en €
Etat*	97,2 M
Région	173,5 M
Total	270,7 M

* Détail des crédits d'Etat mobilisés à l'article 2

Budgets opérationnels de programme	Montants en €
BOP 203 – Infrastructures et Services de Transports	97,2 M
Total	97,2 M

Article 3 – Poursuivre le développement de l'activité du Grand Port Maritime de La Rochelle (50,57 M€)

3.1) Aménagement du second quai de l'Anse St Marc : 10,57 M€

Cette opération engagée pour partie dans le cadre du CPER 2007-2013 vise à prolonger de 200 mètres le premier quai de l'Anse St Marc. Elle permet d'accroître la capacité d'accueil des navires, notamment en renforçant l'orientation principale du port en faveur du transport du vrac sec. Ce second quai valorise ainsi pleinement l'espace gagné sur la mer au niveau de l'Anse St Marc en permettant le développement de nouvelles activités.

Cette opération est estimée à **10,57 M€**

3.2) Développement du terminal de Chef de Baie : 25 M€

Adossée à un espace terrestre d'environ 10 ha insuffisamment exploité, et reliée à la passerelle Roll on – Roll off (embarquement et débarquement d'engins sur roues par l'avant et l'arrière du navire), cette opération vise à construire une structure d'accostage permettant d'accueillir de nouveaux trafics maritimes en offrant un tirant d'eau homogène aux autres quais du terminal de Chef de Baie. Par ailleurs, au sein de cette opération, les postes 1 et 2 seront renforcés afin d'accueillir des navires d'un tonnage plus important.

Cette opération est estimée à **25 M€**.

3.3) Aménagement de la Repentie : 8 M€

A la suite de la construction du second quai de l'Anse Saint Marc, dont les travaux seront achevés en 2015, il est nécessaire d'exploiter le potentiel offert par la proximité des espaces Anse Saint Marc Nord et de la Repentie qui est en cours de comblement. Afin d'atteindre cet objectif, il faut d'une part ouvrir des accès entre ces deux espaces à travers le viaduc du môle d'escale, et d'autre part préparer sur ces espaces des plateformes afin de recevoir des activités ayant du trafic maritime.

Cette opération est estimée à **8 M€**.

3.4) Modernisation du réseau ferroviaire portuaire : 4 M€

Après avoir transformé et modernisé son réseau ferroviaire et créé en 2010 un opérateur ferroviaire, il s'agit avec cette opération de sécuriser l'accès ferroviaire du Port au sein de son emprise terrestre

et ainsi de poursuivre le développement du report modal ferroviaire qui est passé de 700 kt en 2007 à 1 300 kt en 2013.

Cette opération est estimée à **4 M€**.

3.5) Développement du Pôle de Réparation et de Construction Navale : **3 M€**

Ces dernières années, la Port s'est attaché à remettre en état son outil de production vieillissant sur son Pôle de Réparation et de Construction Navale (PRCN). Il convient dorénavant d'optimiser le potentiel de ces infrastructures qui présentent des qualités reconnues.

Tout en préservant l'activité de service pour le compte d'armateurs de navires de pêche et de navires de service, une nouvelle filière s'est mise en service en place, le refit de grands yachts. Afin de permettre l'essor de cette activité, il est nécessaire de procéder à des aménagements et des adaptations au niveau du PRCN.

Cette opération est estimée à **3 M€**.

Financeurs	Montant en €
Etat	12,17 M
Région	- M
Département de la Charente-Maritime	5,05 M
CDA de La Rochelle	5,05 M
GPMLR	28,30 M
Total	50,57 M

Récapitulatif des crédits contractualisés à l'article 3

L'ensemble des engagements de l'État et de la Région au titre du volet portuaire correspond ainsi à un engagement total de :

Financeurs	Montant en €
Etat*	12,17 M
Région	-
Total	12,17 M

*** Détail des crédits d'Etat mobilisés à l'article 3**

Budgets opérationnels de programme	Montants en €
BOP 203 – Infrastructures et Services de Transports	12,17 M
Total	12,17 M

Maquette financière CPER 2015-2020

	Crédits contractualisés			Crédits valorisés					
	Etat (programme LOLF et opérateurs)	Région	Autres collectivités (éventuellement)	Etat (crédits nationaux)	Etat (crédits déconcentrés)	Région	Autres publics	Union Européenne	TOTAL
Volet Mobilité multimodale	290 360 000 €	261 600 000 €	198 900 000 €				68 100 000 €		818 960 000 €
Article 1 - Routier	181 000 000 €	88 100 000 €	91 000 000 €						360 100 000 €
Article 2 - Ferroviaire	97 200 000 €	173 500 000 €	97 800 000 €				39 800 000 €		408 300 000 €
Article 3 - Portuaire	12 160 000 €		10 100 000 €				28 300 000 €		50 560 000 €
Volet Enseignement supérieur, recherche et innovation	15 730 000 €	36 800 000 €		86 900 000 €				36 000 000 €	175 430 000 €
Article 4 - Recherche, innovation et transfert	6 130 000 €	15 000 000 €	A définir	22 100 000 €				30 500 000 €	73 730 000 €
Article 5 - Programme immobilier	9 600 000 €	21 800 000 €	A définir	64 800 000 €				5 500 000 €	101 700 000 €
Volet Transition écologique et énergétique	162 690 000 €	94 300 000 €						151 600 000 €	408 590 000 €
Article 6 - Efficacité énergétique et MDE	8 300 000 €	23 200 000 €							98 500 000 €
Article 7 - Energies renouvelables	8 000 000 €	33 300 000 €						67 000 000 €	41 300 000 €
Article 8 - Economie circulaire	7 200 000 €	10 000 000 €							17 200 000 €
Article 9 - Ressources en eau et biodiversité	130 290 000 €	15 600 000 €						84 600 000 €	230 490 000 €
Article 10 - Prévention des risques	3 050 000 €								3 050 000 €
Article 11 - Projet territoriaux de dév. durable	5 820 000 €	8 200 000 €							14 020 000 €
Article 12 - Education à l'environnement	30 000 €	4 000 000 €							4 030 000 €
Volet Numérique	534 000 €	500 000 €		101 000 000 €		13 100 000 €	109 520 000 €	56 900 000 €	281 554 000 €
Article 13 - Infrastructures THD				101 000 000 €		13 100 000 €	109 520 000 €	46 900 000 €	270 520 000 €
Article 14 - Usages numériques	534 000 €	500 000 €						10 000 000 €	11 034 000 €
Volet Emploi	8 800 000 €	8 800 000 €						3 000 000 €	20 600 000 €
Article 15 - Emploi, formation et réussite éducative	8 800 000 €	8 800 000 €						3 000 000 €	20 600 000 €
Volet territorial	45 090 000 €	27 600 000 €						26 600 000 €	99 290 000 €
Article 16 - Offre de services en milieu rural	2 500 000 €	5 000 000 €						10 500 000 €	18 000 000 €
Article 17 - Attractivité du territoire	8 360 000 €	12 300 000 €						2 500 000 €	23 160 000 €
Article 18 - Gestion intégrée du littoral	11 430 000 €	1 800 000 €							13 230 000 €
Article 19 - Centralité des villes et mobilité durable	8 800 000 €	7 000 000 €	A définir					13 600 000 €	29 400 000 €
Article 20 - Zones urbaines en difficulté	14 000 000 €	1 500 000 €							15 500 000 €
Volet Filières d'avenir, usine du futur, innovation	10 000 000 €	20 000 000 €		27 000 000 €				25 000 000 €	82 000 000 €
Article 21 - Soutenir les filières d'avenir et développ	10 000 000 €	20 000 000 €		27 000 000 €				25 000 000 €	82 000 000 €
Total des crédits contractualisés et valorisés	533 204 000 €	449 600 000 €	198 900 000 €	214 900 000 €		13 100 000 €	177 620 000 €	299 100 000 €	1 886 424 000 €

Proposition Etat-Région pour le volet mobilité du CPER 2015-2020 Poitou-Charentes

17/04/2015

Domaine	Période	TOTAL	Contractants		Conseils départementaux				Communautés d'agglomération et de communes								Autres				
			TOTAL	ETAT	REGION	CD16	CD17	CD79	CD86	CA Grand Angoulême	CC Cognac	CA La Rochelle	CA Saintes	CA Pays Rochefortais	CA Royan Atlantique	CA Niort	CA Grand Poitiers	CA Pays Châtelle-raudais	SNCF réseau	GPMLR	FEDER
		818,97	290,37	261,60	59,50	59,60	19,50	37,00	5,45	3,00	12,85			0,00	0,00	2,00	0,00	39,80	28,30	0,00	
Ferroviaire	2014-2017	Signalisation Saintes-Angoulême	36,80	13,20	13,50	3,50	1,35			0,45								4,80		0,00	
		Etude contournement ferroviaire de La Rochelle	5,00	1,00	0,00		2,00					2,00									0,00
		Modernisation ligne Saintes-Royan	30,00	0,00	15,00		5,00												10,00		0,00
		Modernisation de la signalisation Angoulême-Limoges	19,00	6,00	6,00														7,00		0,00
	2017-2020	Doublement voie entre Lusignan et Saint Maixent L'Ecole	74,50	14,00	45,00			7,50											8,00		0,00
		Modernisation de la ligne Nantes-Bordeaux	40,00	10,00	10,00		8,20					1,80							10,00		0,00
Modernisation de la signalisation La Rochelle-Saintes		21,00	0,00	14,00		4,00					3,00									0,00	
Electrification Angoulême-Saintes-Royan		120,00	53,00	35,00	16,00	16,00														0,00	
	Electrification Niort-St Jean d'Angély-Saintes	62,00	0,00	35,00		15,00	12,00													0,00	
Routier	2014-2017	RN10 - Reignac-Chevaux + PDMI 2009-2014	68,50	61,00	7,50																0,00
		RN10 - Aménagement des carrefours	20,00	20,00	0,00																0,00
		RN141 - Cognac-Angoulême	40,00	8,00	3,00	21,00				5,00	3,00										0,00
		RN147 - Déviation de Lussac-les-Châteaux	94,00	33,00	26,00				35,00												0,00
		RN150 - lien avec la rocade de Saintes	10,00	3,00	3,00		3,00						1,00								0,00
	2017-2020	RN141 - Déviation Roumazières et La Péruse	86,60	51,00	16,60	19,00															0,00
		RN147 - Accès sud est de Poitiers	6,00	1,00	1,00				2,00							2,00					0,00
		RN 11 - Déviation de Mauzé et aménagements RN248	16,00	0,00	16,00																0,00
	RN150 - Liaison Saujon-Royan	4,00	4,00	0,00		0,00								0,00						0,00	
Portuaire	2014-2017	Quai n°2 de l'Anse St Marc	10,57	3,17	0,00		1,05				1,05								5,30	0,00	
		Développement du pôle de réparation et construction navale	3,00	0,00	0,00		1,00				1,00								1,00	0,00	
		Aménagement de la Repentie	8,00	3,00	0,00														5,00	0,00	
		Modernisation du réseau ferroviaire portuaire	4,00	1,00	0,00		1,00					1,00							1,00	0,00	
	2017-2020	Développement du terminal de Chef de Baie	25,00	5,00	0,00		2,00				2,00								16,00	0,00	

1) A la demande du Conseil régional : opération de désenclavement du nord de la Charente-Maritime à hauteur de 15 M€

2) Les études de l'axe routier Bressuire - Poitiers - Limoges et du contournement routier du nord de Niort seront financées en dehors du CPER

TOTAL Pour les trois opérations *Lusignan - Saint Maixent, électrification Angoulême - Saintes - Royan, électrification Niort - Saint Jean d'Angély - Saintes*, la part des CD s'entend comme une enveloppe départementale. Il revient à chaque CG de répartir cette enveloppe avec les participations des intercommunalités concernées.

TOTAL	TOTAL	ETAT	REGION	CD16	CD17	CD79	CD86	CA Grand Angoulême	CC Cognac	CA La Rochelle	CA Saintes	CA Pays Rochefortais	CA Royan Atlantique	CA Niort	CA Grand Poitiers	CA Pays Châtelle-raudais	SNCF réseau	GPMLR	FEDER		
818,97	Ferroviaire	408,30	97,20	173,50	19,50	51,55	19,50	0,00	0,45	0,00	6,80			0,00	0,00	0,00	0,00	39,80	0,00	0,00	
	2014-2017	90,80	20,20	34,50	3,50	8,35	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,80	0,00	0,00	
	2017-2020	317,50	77,00	139,00	16,00	43,20	19,50	0,00	0,00	0,00	4,80			0,00	0,00	0,00	0,00	18,00	0,00	0,00	
	Routier	345,10	181,00	88,10	40,00	3,00	0,00	37,00	5,00	3,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2014-2017	232,50	125,00	39,50	21,00	3,00	0,00	35,00	5,00	3,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2017-2020	112,60	56,00	33,60	19,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Portuaire	50,57	12,17	0,00	0,00	5,05	0,00	0,00	0,00	0,00	5,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28,30	0,00
	2014-2017	25,57	7,17	0,00	0,00	3,05	0,00	0,00	0,00	0,00	3,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	12,30	0,00
	2017-2020	25,00	5,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16,00	0,00
	Cumul des trois volets	803,97	290,37	261,60	59,50	59,60	19,50	37,00	5,45	3,00	12,85			0,00	0,00	2,00	0,00	39,80	28,30	0,00	
2014-2017	348,87	152,37	74,00	24,50	14,40	0,00	35,00	5,00	3,00	5,05	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,80	12,30	0,00		
2017-2020	455,10	138,00	172,60	35,00	45,20	19,50	2,00	0,00	0,00	6,80			0,00	0,00	2,00	0,00	18,00	16,00	0,00		