

CONTRIBUTION DE LA REGION DES PAYS DE LA LOIRE RELATIVE AU RAPPORT DE LA COMMISSION EUROPEENNE : « UN AVENIR DURABLE POUR LES TRANSPORTS : VERS UN SYSTEME INTEGRE, CONVIVAL ET FONDE SUR LA TECHNOLOGIE »

La Région des Pays de la Loire souhaite apporter sa contribution à l'élaboration de la feuille de route 2010-2020 de l'Union européenne qui aboutira sur la publication d'un Livre blanc en 2010.

Anticiper les effets de la littoralisation sur les déplacements

Au-delà des 5 défis déjà listés, l'Union européenne devra faire face au défi de la littoralisation. La concentration croissante de la population sur les côtes présente de nombreux défis environnementaux et de transport. En effet, l'arrivée massive de population et le développement d'une pression foncière importante fragilisent les équilibres écologiques qui devront faire l'objet d'une protection accrue. Cette arrivée de population nouvelle, souvent âgée, nécessite de repenser le système de transport, notamment dans son accessibilité et dans son confort pour les personnes. Les besoins en déplacement liés à la littoralisation sont de deux ordres : l'accès au littoral (y compris pour les déplacements loisirs) et les déplacements internes à la bande côtière. Les pouvoirs publics devront être attentifs à adapter leur politique pour répondre aux défis en termes de mobilité durable sur ces territoires fragiles.

Respecter le principe européen de cohésion territoriale

La nouvelle politique de l'Union européenne en matière de transport devra intégrer le principe de cohésion territoriale (développement équilibré et durable du territoire) inscrit dans le Traité de Lisbonne. Les régions de l'ouest de l'Europe, notamment de l'espace atlantique, doivent être pleinement intégrées dans la stratégie globale de l'Union européenne et dans la politique relative au réseau transeuropéen de transport (RTE-T). En effet, l'extension du RTE-T aux nouveaux Etats membres déplace le centre de gravité vers l'Est du continent européen. Il existe donc un risque réel de marginalisation des Régions du Grand Ouest et de creusement des écarts sociaux et économiques avec le reste de l'Europe. Le raccordement de l'Ouest est donc un défi de cohésion territoriale que doit prendre en compte l'Union européenne.

Réfléchir sur une nouvelle politique de transports collectifs pour adapter l'offre aux besoins des citoyens

Les récents résultats de l'enquête nationale « Transports et déplacements » menée par l'Insee montre que les ménages utilisent davantage leurs voitures qu'il y a 15 ans, notamment en milieu rural et met en avant un recul relatif de l'utilisation des transports collectifs. Les collectivités déploient pourtant de nombreux efforts (notamment financiers) pour enrayer la tendance mais les résultats ne sont pas toujours visibles.

La mobilité évolue. Une part croissante des déplacements est réalisée pour des motifs privés et de loisirs alors que les politiques se concentrent actuellement sur les trajets dits « domicile-travail ».

Une réflexion pourrait être engagée pour analyser les nouvelles tendances des déplacements, plus particulièrement dans les régions littorales de l'Union européenne, afin d'adapter l'offre de transports collectifs aux nouveaux besoins des citoyens.

De même, le besoin croissant ressenti de bénéficier de la complémentarité des différents réseaux de transports ( national, régional et urbain) doit conduire à une réflexion et une évolution technologique en terme de billettique et d'interopérabilité des systèmes existants.

#### Parier sur l'intermodalité air – fer et promouvoir des « avions verts »

Le transport aérien est nécessaire pour garantir une bonne accessibilité du territoire, notamment pour les voyages à longue distance. Cependant, l'avion reste un mode de transport fortement générateur de gaz à effet de serre. L'impact du transport aérien doit nécessairement être réduit afin de répondre aux enjeux de développement durable. L'Union européenne doit d'ores et déjà encourager la filière aéronautique à se préparer à l'après-pétrole et développer la recherche et les innovations visant à produire des « avions verts », moins consommateurs en énergie fossile et inciter les compagnies aériennes à acquérir ce type de matériel.

Il est également nécessaire de renforcer l'intermodalité entre ces modes de transport, en évitant une trop forte concentration de plateformes aéroportuaires, elles-mêmes génératrices de nuisances. Le mode ferroviaire doit être privilégié pour les trajets courts. En effet, ces trajets réalisés en avion représentent 8% des émissions de CO<sub>2</sub> produits par le secteur aérien. Le report modal vers le fer devra être privilégié lorsque la distance le permet. En conséquence, les aéroports devront être accessibles par le train, à l'image du futur aéroport international de Notre Dame des Landes dans la région des Pays de la Loire qui répond aussi à un besoin économique du grand Ouest.

#### Soutenir le report modal du transport de marchandises

La saturation de certains réseaux routiers, la raréfaction des combustibles fossiles et les conséquences néfastes sur l'environnement du transport routier obligent les pouvoirs publics et privés à réorienter les flux sur des modes de transports plus respectueux de l'environnement. Le report vers des transports alternatifs nécessite notamment la mise en œuvre de plateforme multimodale et c'est dans ce sens que la Région des Pays de la Loire soutient la plateforme de Montoir qui offre cinq modes de transport (mer, fer, route, fluvial et aérien).

Le projet d'Autoroute de la Mer entre Nantes Saint Nazaire et l'Espagne est exemplaire en la matière et doit continuer d'être soutenu par l'Union européenne.

Le rapport d'Henri de RICHEMONT remis en mai 2009 à Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des transports, propose des pistes intéressantes qui pourraient être intégrées dans la nouvelle politique européenne des transports. Certaines préconisations inciteraient les transporteurs à utiliser les autoroutes de la mer. Des mesures contraignantes à l'utilisation de la route et incitatives pour l'utilisation des autoroutes de la mer devraient être mises en place. Un Eco-bonus européen pourrait être retenu de façon transitoire pour subventionner les chargeurs et transporteurs routiers qui utilisent la voie maritime et donc les inciter à utiliser l'intermodalité. Il est cependant nécessaire d'envisager un mode d'action différent de la puissance publique vis-à-vis des acteurs économiques et des transporteurs maritimes pour rendre pérenne ces alternatives en évitant une subvention permanente d'exploitation alors que le marché potentiel reste considérable.

Néanmoins, ceci doit s'accompagner d'une politique visant à ce que les chargeurs se responsabilisent sur la maîtrise de leur chaîne de transport. De même une normalisation des régimes d'assurance sur le transport des marchandises doit mettre en équivalence les différents régimes existants pour ne pas créer de distorsion, que la marchandise prenne la route, le fer, le fleuve ou la voie maritime.

### Adapter la politique d'infrastructures aux besoins

La communication de la Commission européenne met en avant le problème de congestion des réseaux de fret. Le transport de fret n'est pas systématiquement la cause de cette congestion. Cet état de fait est lié à une variété d'utilisation du réseau pour le transport de voyageurs (train à grande vitesse, trains intercity, dessertes périurbaines) et s'explique seulement ponctuellement par le fret. La mise en place d'infrastructures spécialisées peut répondre à certaines situations exceptionnelles de réseaux saturés mais il est important de se concentrer non seulement sur la modernisation du réseau existant mais aussi et surtout de soutenir les réseaux capillaires permettant de capter des flux pour les connecter aux grands axes ferroviaires. L'Union européenne a la chance de posséder un grand nombre de ports maritimes. Au-delà des très grands ports, ce réseau de ports doit voir sa vocation se renforcer comme portes d'entrée du territoire avec une approche régionale plus intégrée en matière de transport de marchandises, pour éviter de trop grand transit au travers notamment du territoire français. Les besoins de réforme du fret ferroviaire ne peuvent ignorer tout ce pan des entreprises locales.

La définition par l'Union européenne d'une méthodologie et d'indicateurs communs, proposée dans le paragraphe 65 faciliterait l'évaluation des projets d'infrastructures. De même, l'Union européenne a un rôle à jouer en faveur de l'harmonisation des normes et des règles d'interopérabilité des systèmes de transport.

### Renforcer la compétence d'aménagement du territoire des institutions régionales : Passer d'une planification d'orientation à une planification réglementaire

Une meilleure articulation des documents d'urbanisme et de planification est nécessaire pour mettre en place une politique d'aménagement du territoire cohérente. La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales donne la possibilité aux Régions de réaliser un Schéma régional des infrastructures et des transports, qui constitue le volet Infrastructures et transports du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire. Ces documents de planification sont réalisés en concertation avec l'ensemble des partenaires institutionnels du territoire et disposent de ce fait d'une légitimité importante. Cependant, ces documents ne sont pas opposables ce qui freine la mise en œuvre harmonisée des projets. Les institutions régionales devraient acquérir un pouvoir réglementaire en matière d'aménagement du territoire et de planification des transports.

### Réviser le mode de financement des infrastructures de transport

Les Régions sont de plus en plus sollicitées pour participer au financement des infrastructures ferroviaires afin de pallier aux difficultés financières de l'Etat. Elles sont doublement sollicitées car elles paient une seconde fois en s'acquittant des droits de péages auprès de Réseau Ferré de France pour permettre la circulation des trains régionaux. De nouvelles formes de financement devront être fixées, de même qu'une redéfinition des outils de participation financière de l'Union européenne.