



## Contribution de la Région Poitou-Charentes au débat sur l'Avenir des Transports en Europe pour la période 2010-2020

La Région remercie tout d'abord la Commission européenne pour l'opportunité qui lui est offerte de partager ses vues sur l'avenir du secteur des transports en Europe pour la période 2010-2020.

La Région Poitou-Charentes répond à cette consultation publique en exprimant plusieurs idées fortes quant aux grands objectifs que la politique européenne des transports devra contribuer à atteindre au cours de la prochaine décennie.

### Enjeu

Placer le citoyen/usager au cœur de la future politique des transports pour faire de l'Europe un espace de développement durable : innovation et croissance économique, excellence environnementale, excellence sociale.

### Préambule

La Région Poitou-Charentes a choisi, depuis 2004, de faire de l'excellence environnementale une priorité stratégique dans tous ses secteurs d'intervention et ses partenariats, en particulier, en contribuant activement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, prioritairement sur les secteurs les plus émetteurs. Plus précisément, la Région entend s'inscrire dans le cadre des objectifs internationaux fixés par le protocole de Kyoto visant à réduire en Poitou-Charentes les émissions de gaz à effet de serre de 800 000 tonnes équivalents CO<sub>2</sub> d'ici 2010, ainsi que ceux fixés par l'Union européenne d'améliorer l'efficacité énergétiques de 20%, d'atteindre 20% d'énergies renouvelables et de réduire les gaz à effet de serre de 20% d'ici 2020.

La politique des transports, premier secteur émetteur de gaz à effet de serre d'origine énergétique, revêt à cet égard une importance considérable. En Poitou-Charentes, les transports représentent 29% des émissions régionales en 2005 ; ces émissions ont augmenté de 24% entre 1990 et 2005 ; le transport routier représente 96% des émissions du secteur des transports en 2005<sup>1</sup>. L'importance des transports dans les émissions de gaz à effet de serre en Poitou-Charentes tient à la situation de la région comme zone de transit des marchandises entre d'une part la péninsule ibérique et d'autre part le nord et le centre de l'Europe.

La Région souhaite ainsi rappeler en préambule toute l'importance qu'elle accorde à l'aboutissement des projets d'infrastructures ferroviaires prioritaires prévus par le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T). La Commission européenne doit trouver les moyens en relation avec les Gouvernements nationaux pour qu'un projet aussi important que la Ligne Grande Vitesse Sud Europe Atlantique puisse enfin voir le jour.

Au delà de l'aboutissement des projets prioritaires RTE-T, la politique européenne des transports ne pourra atteindre des objectifs environnementaux ambitieux que si elle s'attache à offrir les solutions d'une mobilité durable au quotidien à l'ensemble de ses citoyens, que ceux-ci vivent en milieu urbain, périurbain ou en milieu rural. Nous souhaitons donc insister sur l'importance de bien appréhender la demande de transport pour mieux répondre aux besoins différenciés des usagers, partout sur le territoire.

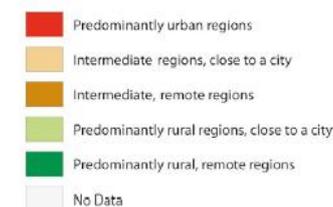
A l'instar de la grande majorité des régions européennes, la région Poitou-Charentes se caractérise en effet par un espace rural et périurbain important. Selon une étude réalisée pour la DG REGIO en janvier 2008, 56% des Européens vivent en zones rurales (18%) ou intermédiaires (38%) et 44% en zones urbaines<sup>2</sup>. En termes de surface au sol, les zones rurales et intermédiaires représentent l'immense majorité de l'espace européen comme l'indique clairement la carte des régions NUTS 3 présentée ci-après.

<sup>1</sup> Source : OREGES, octobre 2008

<sup>2</sup> Extrait de l'étude « Remote Rural Regions: How proximity to a city influences the performance of rural regions », in *Regional Focus* n°01/2008, Direction Générale de la Politique Régionale, Commission européenne

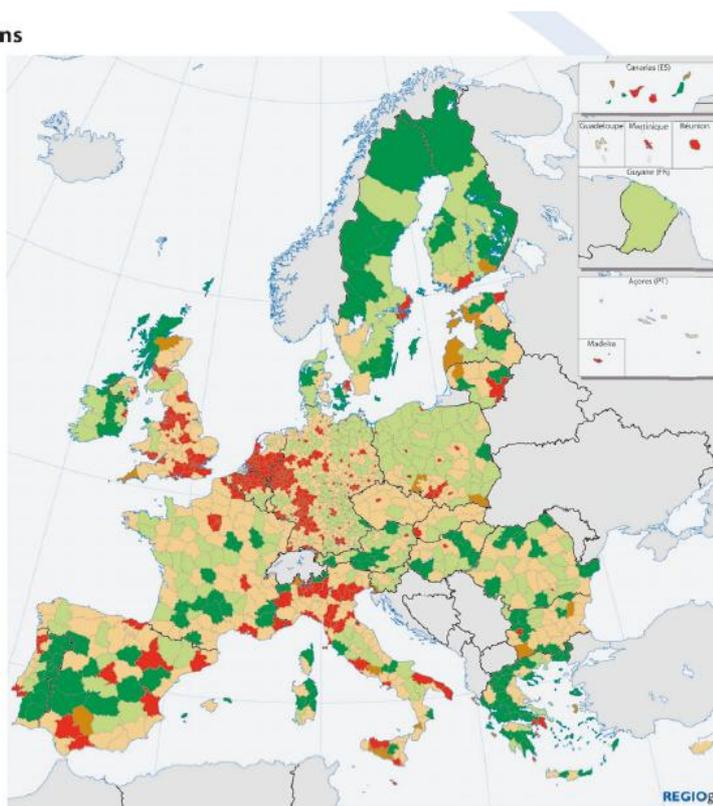
Or un rapport d'experts réalisé en 2005 pour l'observatoire européen ESPON tend à montrer que si les textes de la Commission européenne en matière de « politique agricole et de politique rurale ainsi que de politique régionale accordent déjà une certaine attention aux questions urbain-rural, la politique des transports, par exemple, semble par contre ignorer cet aspect bien que ses impacts spatiaux soient difficiles à nier »<sup>3</sup>.

#### Urban-rural typology of NUTS3 regions



Close to a city: at least 50% of the population of the region lives at less than 45 minutes travel by road to a city of at least 50 000 inhabitants  
Sources: OECD (revised classification 2007), Eurostat, EuroGeographics, EEA, JRC, Statistics Finland, Statistics Sweden, REGIO-GIS

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries



Si l'Union européenne a eu raison de s'intéresser ces dernières années à la problématique, bien sûr capitale, du transport urbain, il est temps aujourd'hui d'agir en direction des 275 millions de citoyens de l'Union qui vivent en dehors des grands centres urbains et pour lesquels il faut également trouver des solutions pour permettre une mobilité durable au quotidien. Il en va de la cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union et de son développement durable.

Cette réalité démographique et géographique doit donc tous nous obliger, Union européenne, États et Régions, à penser ensemble notre système de transport pour répondre au mieux aux besoins de tous nos citoyens/usagers, qu'ils vivent en milieu urbain, périurbain ou rural mais aussi pour proposer des solutions alternatives aux entreprises :

- en s'appuyant sur la démocratie participative pour mieux appréhender la demande de transport et donc mieux penser et évaluer la politique de mobilité (1),
- en tenant compte des trois attentes fondamentales des citoyens quant aux transports collectifs : offre large et de qualité, intermodalité et accessibilité à tous (2),
- en promouvant des modes de transport innovants et plus respectueux de l'environnement, créateurs d'emplois (3),
- en développant un fret plus vert partout en Europe au travers de marchandises regroupées et du transport multimodal (4)

<sup>3</sup> Extrait du rapport ESPON 1.1.2 « Urban-rural relations in Europe », European Spatial Planning Observation Network, 2005, page 17

## **1. La démocratie participative pour mieux appréhender la demande de transport et donc mieux penser et évaluer la politique de mobilité**

La Région Poitou-Charentes accueille très favorablement la préconisation de la Commission européenne visant à « associer davantage les citoyens à la planification des transports en ayant recours à des procédures de participation ».

En Poitou-Charentes, la démocratie participative est une démarche permanente. Mise en place en 2004, elle a été progressivement étendue de l'amont des décisions à l'aval de leur évaluation.

Dans le cas précis des transports, cette expertise citoyenne permet de mieux appréhender la demande de transport et donc de mieux répondre aux besoins. Citons ici deux exemples de bonnes pratiques mises en œuvre par la Région Poitou-Charentes :

### ➤ *IDEAL-EU : première assemblée participative électronique européenne soutenue par la Commission européenne*

Le 15 novembre 2008, s'est tenue la première assemblée participative électronique européenne consacrée au changement climatique. Connectés toute la journée, en réseau et en vidéoconférence, 600 jeunes des régions Poitou-Charentes, Toscane et Catalogne ont débattu par petits groupes de leurs propositions pour lutter contre le changement climatique. Après chaque session de discussion, un vote électronique a été organisé afin de recueillir l'opinion individuelle des 600 participants répartis sur trois sites (Poitiers, Florence, Barcelone). Quelques jours plus tard, les propositions communes ont été remises officiellement à la commission parlementaire du Parlement européen sur le Changement Climatique.

Dans l'après-midi, les 150 participants de Poitou-Charentes se sont penchés plus spécifiquement sur la question de la mobilité des jeunes sur le territoire. Cet exercice de démocratie participative a permis à la Région d'identifier des axes possibles d'intervention pour améliorer son offre de transports collectifs à destination des jeunes.

### ➤ *Le jury citoyen*

Il s'agit d'une méthode de démocratie participative qui permet de recueillir l'avis d'un groupe de citoyens tirés au sort, et non spécialistes, sur une question qui intéresse la collectivité. La Région Poitou-Charentes a choisi cette démarche pour évaluer l'efficacité de ses politiques et permettre d'améliorer son action.

Les participants sont tirés au sort pour permettre de constituer un groupe qui soit à l'image de la diversité territoriale, générationnelle, professionnelle et sociale de la population. Ces citoyens ont pour mission de formuler ensemble des réponses aux questions posées par la Région et des propositions d'amélioration de la politique publique qui est soumise à leur évaluation, et plus largement d'émettre un avis sur cette politique. Ils bénéficient pour cela de toute l'information nécessaire, avec des documents simples et compréhensibles spécialement conçus pour cette occasion, et peuvent également interroger des experts et des élus aux points de vue différents.

Au printemps 2008, le premier jury citoyen a ainsi évalué l'action de la Région Poitou-Charentes en matière de lutte contre le changement climatique. Au printemps 2009, la Région a répondu point par point à toutes les observations, indiquant les suites données aux recommandations retenues et les raisons pour lesquelles elle n'en n'avait pas retenu certaines.

Dores et déjà la Région Poitou-Charentes a engagé le processus de préparation d'un jury citoyen consacré à l'évaluation de la politique régionale des transports et qui se tiendra en Novembre et décembre 2009.

---

A côté de ces deux initiatives de démocratie participative, et toujours dans l'optique de mieux appréhender la demande de transport, la Région a également fait réaliser une étude qualitative sur la population de Poitou-Charentes habitant dans les couronnes périurbaines.

La Région a en effet souhaité disposer d'éléments complémentaires pour déterminer ses orientations en matière d'infrastructures et de services de transport ainsi que d'implantation des services publics régionaux. Cette étude qualitative porte par conséquent sur la compréhension des représentations, comportements et attentes, ainsi que sur le recueil et l'évaluation des besoins de la population active de 25 à 55 ans résidant dans les couronnes périurbaines de Poitou-Charentes, afin de mieux y répondre. 40 interviews d'1h30 à 2 heures ont été réalisées, réparties sur les quatre départements. Concernant le thème de la mobilité, il ressort de cette étude que, face au règne quasi absolu de la voiture sur ces territoires, il est essentiel de changer de paradigme dans la conception de l'offre de transport (la mobilité / des mobilités ; la voiture / des trajets ; le bien / le service ; la possession / le partage) pour que l'image du « couteau suisse » passe de la voiture à l'offre alternative, du un au multiple.

Cette expertise citoyenne est très précieuse pour tous les échelons de décision, y compris à l'échelle de l'Union européenne. L'exemple de la Région Poitou-Charentes montre qu'elle peut contribuer très directement et très concrètement à la construction et la mise en œuvre des politiques régionales. On peut en effet citer l'élaboration de l'Agenda régional pour la conversion écologique de l'économie et la croissance verte en faveur de l'emploi 2009-2012, adopté par la Région Poitou-Charentes le 22 juin dernier<sup>4</sup>. Cet Agenda permet de mesurer les réalisations accomplies depuis 2004 et constitue une feuille de route pour guider l'action régionale de 2009 à 2012 avec des objectifs quantitatifs et qualitatifs ambitieux et partagés. Il a été bâti à partir des contributions des citoyens (cf. supra « Le jury citoyen ») et les acteurs économiques et du monde de la recherche ont été associés à son élaboration. Deux tables rondes se sont ainsi déroulées les 10 avril et 7 mai derniers, donnant lieu à un ensemble de préconisations pour stimuler la recherche dans les secteurs de la croissance verte, et faciliter le rapprochement entre les structures de recherche et les entreprises régionales.

Recommandations pour la Commission européenne :

- Soutenir des expérimentations paneuropéennes de démocratie participative, à l'instar d'IDEAL-EU, afin d'associer directement les citoyens/usagers au processus de définition, de suivi et d'évaluation de la politique européenne des transports
- Faciliter l'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans le domaine de la démocratie participative appliquée à la politique des transports
- Aider au financement des études qualitatives régionales ou interrégionales permettant la compréhension des représentations, comportements et attentes, ainsi que le recueil et l'évaluation des besoins des citoyens et entreprises, dans le domaine de la mobilité et des transports

## **2. Trois attentes fondamentales des citoyens quant aux transports collectifs : offre large et de qualité, intermodalité et accessibilité à tous**

La politique européenne de transports pour 2010-2020 devra refléter les trois grandes attentes exprimées régulièrement par les citoyens de l'Union quant à l'offre de transports collectifs.

### ➤ *Garantir une offre de transports collectifs de qualité la plus large possible*

Les Régions françaises sont responsables du transport ferroviaire régional de voyageurs. A l'image de nombreuses Régions européennes, la Région Poitou-Charentes a pour priorité d'élargir et d'améliorer continuellement son offre de transports afin de répondre au mieux aux besoins de déplacements quotidiens de tous les usagers. A ce titre depuis 2004 l'offre de transport a progressé de près de 30 % alors que la fréquentation a progressé de plus de 62 %.

- Une couverture large du territoire et un service de transports amélioré

Désireuse de couvrir la plus grande partie possible de son territoire, la Région finance l'exploitation de quelque 160 trains régionaux par jour sur 922 km de voie ferrée.

Cet effort de couverture du territoire, indispensable dans des régions européennes à dominante périurbaine et rurale, doit également être combiné à une amélioration du service de transport. Les jeunes de Poitou-Charentes l'ont clairement exprimé lors de l'assemblée participative de novembre 2008.

Aussi, la Région s'est engagée dans une politique ambitieuse de renouvellement et de modernisation des trains régionaux, mais aussi des gares en lien avec la SNCF, RFF et les collectivités locales concernées.

- Une tarification simple et attractive

La tarification est un autre élément clé identifié par les usagers. La Région Poitou-Charentes a répondu à cette attente en mettant en place des cartes de réduction et une formule d'abonnement avantageuse dont le succès est aujourd'hui avéré.

<sup>4</sup> [http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee\\_regionale/arretes/2009-06-22-session/09CR021.pdf](http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2009-06-22-session/09CR021.pdf)

A titre d'exemple, on recense aujourd'hui plus de 8 000 porteurs de la Carte jeunes TER Poitou-Charentes et 2 700 porteurs de la Carte TER Poitou-Charentes. On peut en outre citer l'initiative de la Région d'octroyer – depuis 2009 – des facilités aux demandeurs d'emplois : la Carte Avantages Emploi permet aux demandeurs d'emploi de prendre le TER avec une réduction de 75% sur l'ensemble du territoire régional.

Le développement d'une tarification simple et attractive contribue à l'accessibilité de l'offre de transports en Poitou-Charentes. Cette question renvoie également à celle de la billettique dont le développement intéresse beaucoup les Régions européennes. En effet, un système de ticket ou d'abonnement unique, qui donne accès aux différents réseaux de transports collectifs, peut permettre, par sa facilité d'utilisation, d'en faire une réelle solution alternative à la route, et donc d'attirer de nouveaux usagers.

Au total, la Région Poitou-Charentes a investi, depuis 2004, 490 millions d'euros afin de développer l'offre ferroviaire régionale (+ 31%), de moderniser les infrastructures et équipements (gares et matériels), de mettre en place de nouvelles dessertes et de proposer une stratégie commerciale attractive par la mise en place de tarifs incitatifs.

Recommandations pour la Commission européenne :

- Davantage informer les Régions quant aux possibilités de prêts offertes par la Banque Européenne d'Investissement pour le renouvellement et la modernisation des trains régionaux
- Soutenir plus largement des expérimentations régionales ou interrégionales dans le domaine de la billettique
- Faciliter l'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans ce domaine à l'échelle paneuropéenne

➤ *Promouvoir l'intermodalité des transports collectifs*

Les Régions européennes se caractérisent par l'existence sur leurs territoires de plusieurs réseaux de transport, gérés par différentes autorités organisatrices (transports urbains, interurbains, régionaux, nationaux, etc.). Certains usagers n'ont aujourd'hui d'autre choix que d'emprunter plusieurs modes de transports collectifs pour effectuer leurs déplacements quotidiens : train régional, car départemental, bus local, etc. La configuration de territoires comme celui de Poitou-Charentes où la densité de population "urbaine" est faible impose l'usage d'un mode de transport privé avant ou après l'usage d'un transport collectif. Aussi se pose la question de l'accès à un mode de stationnement attractif, dissuadant l'utilisateur d'utiliser sa voiture (c'est souvent le mode le plus utilisé) jusqu'au terme de son déplacement.

Cette multiplicité de réseaux complexifie encore trop souvent les itinéraires et représentent donc un obstacle pour nombre d'usagers. Seule solution à ce problème, l'intermodalité des transports collectifs est devenue indispensable.

De manière complémentaire au développement des équipements (pôles ou plateforme d'échanges multimodaux), une des solutions réside aujourd'hui dans l'utilisation des Technologies de l'Information et la Communication (TIC) qui permettent d'offrir aux usagers une véritable information multimodale et des services en ligne adaptés à leurs besoins. De plus en plus d'itinéraires multimodaux en ligne voient ainsi le jour. Mais le risque existe de voir chaque Région adopter son propre système d'information multimodale sans se soucier de la compatibilité de son système avec celui de la Région voisine. Or on sait que de nombreux usagers souhaitent pouvoir utiliser des transports collectifs pour voyager d'une Région à une autre. En outre, il est indispensable de veiller à ce que cette information multimodale ainsi que des services afférents soient accessibles à tous (cf. infra « Rendre les transports collectifs accessibles à tous »).

Recommandations pour la Commission européenne :

- Soutenir plus largement des expérimentations régionales ou interrégionales dans le domaine de l'information multimodale et des services au public
- Poursuivre le soutien aux équipements – pôles et plateformes d'échanges multimodaux
- Faciliter l'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans ce domaine à l'échelle paneuropéenne
- Veiller à une comptabilité des systèmes à l'échelle communautaire

➤ *Rendre les transports collectifs accessibles à tous*

La question de l'accessibilité des transports est primordiale en Poitou-Charentes comme elle devrait l'être dans toute l'Europe.

Nous avons déjà évoqué les efforts déployés en termes de couverture du territoire afin de rendre les transports collectifs accessibles aux personnes isolées, voire enclavées.

Nous avons également souligné toute l'attention que porte la Région à la question de la tarification. C'est ainsi pour rendre les transports collectifs accessibles aux demandeurs d'emplois et aux jeunes que la Région a mis en place des formules tarifaires privilégiées.

Rendre les transports accessibles à tous, c'est aussi et surtout prendre en considération les besoins des personnes en situation de handicap, des personnes âgées ou des personnes se déplaçant avec des charges encombrantes (valises, poussettes d'enfant, etc.) dans une société caractérisée par un vieillissement important de sa population. D'une part, un environnement accessible permet son accès à chacun, quelque soit son handicap ou son âge, et facilite la vie de tous en améliorant la « qualité d'usage ». D'autre part, c'est un environnement non accessible qui met la personne en situation de handicap.

La Région Poitou-Charentes a ainsi fait de la prise en compte de tous les types de handicap (moteur, visuel, auditif, psychique, mental, cognitif...) une de ses priorités dans l'ensemble de ses champs d'intervention et ses partenariats. Elle est la première Région française à avoir adopté, le 15 décembre 2008, « l'Agenda 22 du Poitou-Charentes », cadre transversal, partenarial, participatif et pluriannuel permettant de définir et de structurer les actions concrètes à mener en direction des personnes en situation de handicap<sup>5</sup>.

Le transport est l'une des thématiques qui fut particulièrement mise en avant par les personnes en situation de handicap et les associations les représentant lors de l'élaboration de cet Agenda, notamment autour des notions de « chaîne de déplacement » et de « territoires accessibles ».

C'est donc dans ce cadre que la Région a adopté le 22 juin dernier son Schéma régional d'accessibilité des services de transports régionaux dont l'objectif est de programmer la mise en accessibilité des services de transport gérés par la Région<sup>6</sup>. Ce schéma a été élaboré et sera suivi en lien étroit avec les associations de personnes en situation de handicap.

Par ailleurs et sans attendre l'adoption de ce schéma, la Région agit concrètement pour garantir à tous le droit élémentaire d'aller et venir au travers de la mise en accessibilité des gares et matériels ferroviaires prévue dans son plan de modernisation. De la même façon, elle a octroyé depuis 2009 le bénéfice de la gratuité (aller-retour) dans les TER pour les accompagnateurs de personnes en situation de handicap bénéficiaires d'une carte d'invalidité.

La Région se félicite par conséquent que la Commission européenne fasse clairement figurer dans ses « objectifs politiques » qu'il « faudrait proposer des conditions de transport confortables aux personnes à mobilité réduite » et que « la construction, l'entretien et la rénovation des infrastructures doivent reposer sur le principe de l'accessibilité pour tous »<sup>7</sup>. Mais l'Union européenne doit désormais aider à concrétiser cet objectif politique. Car le problème aujourd'hui ne réside pas tant dans la reconnaissance des droits des personnes en situation de handicap par l'Union européenne, les États ou les Régions, que dans le financement concret de la mise en accessibilité des services de transport découlant de ces droits en termes d'infrastructures, d'équipements, de services, de signalétique, d'information et de communication, de formation des professionnels (accueil dans les gares et personnes navigants), etc.

Recommandations pour la Commission européenne :

- Aider davantage au financement de la mise en accessibilité des services de transport (infrastructures, équipements, services, signalétique / information / communication, formation des professionnels)
- Soutenir plus largement des expérimentations régionales ou interrégionales dans ce domaine
- Soutenir plus fortement l'innovation en matière d'aménagements dédiés à l'accessibilité visant à développer des matériels de transport adaptables (et non plus seulement adaptés), en privilégiant l'autonomie de chacun dans l'espace et le temps et en tenant compte de tous les types de handicap (moteur, visuel, auditif, psychique, mental, cognitif...)

<sup>5</sup> [http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee\\_regionale/arretes/2008-12-15-session/08CR065.pdf](http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2008-12-15-session/08CR065.pdf)

<sup>6</sup> [http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee\\_regionale/arretes/2009-06-22-session/09CR022.pdf](http://www.poitou-charentes.fr/files/assemblee_regionale/arretes/2009-06-22-session/09CR022.pdf)

<sup>7</sup> Extrait de la Communication de la Commission européenne « Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie », juin 2009

- Faciliter l'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans ce domaine à l'échelle paneuropéenne
- En l'absence de méthodologie unique – par exemple sur les audits de mise en accessibilité –, établir des recommandations (méthode et actions) à l'échelle de l'Union voire développer un label européen qui pourrait – si nécessaire – être expérimenté par des Régions volontaires

Cette politique ambitieuse en faveur de transports collectifs plus accessibles et attractifs a porté ses fruits puisqu'elle a contribué à l'augmentation de la fréquentation du TER de 62% entre 2004 et 2009. La Région est cependant consciente que sur un territoire à dominante rurale, les transports collectifs ne peuvent répondre, à eux seuls, à tous les besoins de mobilité des citoyens. Il convient donc de favoriser des modes de déplacement respectueux de l'environnement qui soient complémentaire aux transports en commun, en particulier dans les zones non desservies.

La mobilité durable ne se fera que si l'on associe transports collectifs accessibles et attractifs à des transports « individuels » plus verts : voiture électrique propre et à bas-coût, autopartage, covoiturage, vélos, etc.

### **3. La promotion de modes de transport innovants et plus respectueux de l'environnement, créateurs d'emplois**

#### *➤ Développer des voitures électriques propres et à bas-coût*

Force est de constater que de nombreux citoyens restent encore très attachés à leur voiture dans un espace européen à dominante rurale. La voiture reste pour eux un moyen de transport incontournable. A défaut d'abandonner la voiture et en complément du développement de solutions alternatives de transport, il importe donc de la rendre plus propre !

La Région ne peut que marquer son accord avec la Commission européenne sur « la nécessité d'adopter des technologies différentes permettant de construire des véhicules moins ou non polluants »<sup>8</sup> et salue la mise en place de l'initiative européenne en faveur des voitures vertes.

Décidée à agir concrètement en faveur de l'excellence environnementale et de l'innovation, la Région Poitou-Charentes a donc fait le choix de développer sur son territoire une filière de production de véhicules électriques autonome et performante. En effet, la conception, le développement et la diffusion d'un véhicule électrique régional à bas coût en Poitou-Charentes découle des atouts du territoire et des défis qui se présentent actuellement : le tissu industriel régional présente des savoir-faire pour innover dans ce secteur et ce type de véhicule répond à une réelle demande des citoyens, à la fois en milieu urbain, périurbain et rural.

A la suite d'un appel à projets régional lancé en février 2008, ce sont finalement trois prototypes de véhicules électriques qui sont présentés quelques mois plus tard au Mondial de l'Automobile à Paris. Soutenus financièrement par la Région, ces modèles du véhicule électrique régional devraient être commercialisés en 2010 pour un prix final de 5 000 euros<sup>9</sup>, soit un coût d'utilisation de 1 euro les 100 km, ce qui en fait une alternative intéressante d'un point de vue financier à la voiture traditionnelle.

Parallèlement à son soutien à la production industrielle de ces véhicules électriques, l'Union européenne doit contribuer à créer les conditions favorables à l'achat et à l'utilisation de ces véhicules. Leur succès dépendra en particulier :

- du déploiement des infrastructures de recharge

La Commission européenne souligne elle-même la « nécessité d'une intervention publique à plusieurs étapes du développement de l'infrastructure qui prendra en charge les nouveaux véhicules, par exemple les réseaux d'électricité dits 'intelligents' pour le transport électrique »<sup>10</sup>. La Région Poitou-Charentes attend beaucoup de l'Union européenne à cet égard, que ce soit en termes de soutien financier, ou de définition de normes et standards permettant l'interopérabilité des équipements. D'ores et déjà, dans le cadre de son

---

<sup>8</sup> *Idem*

<sup>9</sup> Coût final pour le consommateur après aides financières du secteur public

<sup>10</sup> Extrait de la Communication de la Commission européenne « Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie », juin 2009

partenariat avec les Agglomérations, la Région est attentive à la prise en compte, dans les projets d'aménagement urbain et de pôles d'échange multimodaux, du développement du véhicule électrique dans la conception des aménagements projetés et par l'implantation des équipements techniques nécessaires, dont les bornes d'alimentation. Cette initiative doit être élargie à l'ensemble des territoires, tout particulièrement en zone périurbaine et rurale, avec le soutien de l'Union.

- de la création de centres de distribution et de centre de maintenance spécialisés

La vente et la réparation de ces véhicules nécessiteront des compétences et des connaissances spécifiques. Il conviendra donc d'adapter l'offre de formation à ces nouveaux emplois liés à la croissance verte.

→ La Région Poitou-Charentes salue les premières initiatives prises par la Commission européenne dans le cadre de l'initiative *Green Cars* (Cf. les appels à projets PCRD<sup>11</sup> sur les batteries électriques et sur l'électromobilité). Elle l'invite cependant à aller plus loin dans ses efforts en faveur du véhicule électrique.

Recommandations pour la Commission européenne :

- Soutenir le déploiement des infrastructures de recharge des véhicules électriques
- Aider à créer les nouvelles compétences requises en facilitant l'échange d'expériences en matière de formation professionnelle (pour la distribution et la maintenance des véhicules)
- Promouvoir plus systématiquement l'échange d'expériences et de bonnes pratiques entre autorités locales et régionales pour la promotion des véhicules électriques

➤ *Favoriser d'autres modes de déplacements plus doux en milieux urbain, périurbain et rural*

Parallèlement à la promotion du véhicule électrique régional, il convient également de favoriser pour les non-usagers des transports en commun d'autres modes de déplacements plus doux qui puissent satisfaire leurs besoins de mobilité, en veillant là encore à leur accessibilité à tous.

La Région regrette ainsi que la Communication de la Commission européenne ne fasse aucune référence à plusieurs formes nouvelles de mobilité en pleine expansion en Europe :

- *Le transport à la demande*

Le transport à la demande est un dispositif de transport public souple qui peut s'avérer une solution pertinente pour les territoires périurbains et ruraux, où la demande de transport est souvent diffuse. Par le biais du transport à la demande, les destinations et les heures proposées sont en effet fixées à l'avance mais les itinéraires dépendent des réservations : les usagers sont ainsi pris en charge à leur domicile.

- *Autopartage et covoiturage*

Utilisés en complément des offres classiques de transport public régulier, les services d'usage partagé de la voiture représentent aujourd'hui une piste d'action qu'il convient de développer.

L'autopartage apparaît désormais comme une composante nouvelle et complémentaire de l'offre de mobilité existant dans des agglomérations de taille moyenne. La Région travaille actuellement à la mise en place d'une expérience d'autopartage de véhicules électriques dans les principales agglomérations picto-charentaises. Ceci représente en outre une occasion intéressante d'expérimenter et de diffuser les véhicules électriques sur le territoire régional.

S'agissant plus précisément du covoiturage, la Région Poitou-Charentes a décidé d'agir concrètement en mettant en place une plateforme Internet (<http://covoiturage.poitou-charentes.fr>), gratuite et ouverte à tous, quel que soit le type de trajet effectué : domicile-travail, domicile-études et loisirs. Le covoiturage peut en effet s'avérer particulièrement adapté aux zones à habitat dispersé, si nombreuses en Europe. Lancé en janvier 2009, cet outil compte actuellement 6 900 utilisateurs, près de 4 500 annonces valides par jour. 5 000 trajets régionaux ont déjà été réalisés.

<sup>11</sup> Programme Cadre de Recherche et Développement technologique

o *Vélopartage et promotion du vélo*

De plus en plus de villes européennes mettent en place des services d'usage partagé de vélos. Pour rappel, c'est à La Rochelle en Poitou-Charentes que fut lancé le premier système de vélos urbains libre-service en 1974.

Or il serait aujourd'hui intéressant d'étendre ce concept en dehors des centres-villes. Le vélo, partagé ou non d'ailleurs, est en effet un moyen de connecter les zones urbaines et périurbaines entre elles.

Cette promotion du vélo en dehors des centres urbains passe par l'aménagement de voies vertes tant en secteur rural que dans les zones périurbaines, par la création de vélostations et de parkings à vélos ou encore par l'adaptation des gares pour garantir une vraie intermodalité vélo/train.

Par conséquent, la Région regrette l'absence du vélo dans la récente Communication de la Commission européenne alors même que le Livre blanc de 2001 sur *La politique européenne des transports à l'horizon 2010* avait déjà clairement indiqué : « le vélo est un mode de transport encore trop souvent négligé, bien que environ 50 millions de trajets sont effectués chaque jour à vélo en Europe »<sup>12</sup>.

Recommandations pour la Commission européenne :

- Mettre en place un label européen permettant de mettre en valeur les Régions européennes actives dans la promotion des nouveaux modes doux de transport
- Faciliter l'échange d'expériences et de bonnes pratiques dans le domaine du transport à la demande en Europe
- Assurer la promotion en Europe de l'autopartage, du covoiturage et de la pratique du vélo
- Faciliter l'échange d'expériences dans les domaines de l'autopartage, du covoiturage et de la politique du vélo à travers la reconduction du programme européen « STEER – Energie pour les transports »
- Soutenir la création de parkings de rabattement permettant aux adeptes du covoiturage de laisser leurs véhicules et de poursuivre leurs trajets à plusieurs
- Soutenir les aménagements requis par la promotion du vélo en milieu périurbain

#### **4. Marchandises regroupées et transport multimodal pour un fret plus vert partout en Europe**

Il n'y aura pas de mobilité durable en Europe sans initiative forte en faveur d'un transport de marchandises respectueux de l'environnement et d'une offre adaptée aux besoins des entreprises, y compris les PME, dans toutes les Régions de l'Union européenne.

➤ *Favoriser la massification des flux en regroupant les marchandises*

Or pour nombre de Régions européennes à dominante rurale et périurbaine, la solution passe inévitablement par la massification des flux et donc par le regroupement des marchandises, une organisation des trains et une organisation du transport qui garantissent le transport dans des délais compatibles avec les contraintes de l'économie moderne.

C'est ainsi qu'est née en France la réflexion sur les opérateurs ferroviaires de proximité, transposition des opérateurs « short-lines », à la fois proches des besoins des entreprises en matière de transport local et proches des entreprises ferroviaires, et dont la mission est de rassembler les marchandises éparpillées sur un territoire puis de les mettre sur les grandes lignes.

Recommandations pour la Commission européenne :

- Lancer une réflexion à l'échelle européenne sur la problématique de la massification des flux et du regroupement des marchandises
- Promouvoir l'échange d'expériences sur les initiatives en faveur de la massification des flux et du regroupement des marchandises

<sup>12</sup> Extrait du Livre blanc de la Commission européenne « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », septembre 2001

➤ *Promouvoir la mise en place de véritables chaînes de transport multimodales*

Cette massification des flux représente une opportunité importante de développement à la fois pour le fret ferroviaire mais aussi pour de nombreux ports européens, à la condition que ces derniers soient bien intégrés dans une chaîne de transport multimodale.

La Région Poitou-Charentes insiste sur l'importance du rôle économique et commercial que jouent les ports européens, véritables portes d'entrée de l'Union européenne, à l'instar du Grand Port Maritime de La Rochelle, seul port en eau profonde sur la façade Atlantique. L'intégration de ces ports dans des chaînes de transport multimodales passe nécessairement par l'assurance d'une cohérence entre réseau portuaire et réseau ferroviaire.

Concernant le développement du fret ferroviaire, la Région soutient la mise en place d'un réseau d'autoroutes ferroviaires, en particulier l'autoroute ferroviaire Atlantique qui permettra de contribuer au désengorgement des routes sur cet axe stratégique nord de la France / frontière espagnole.

Dans le même ordre d'idées, la Région Poitou-Charentes travaille également à accélérer le développement du transport combiné rail-route et insiste par conséquent sur l'importance des plateformes multimodales, à l'image de la plateforme multimodale régionale de Niort Terminal.

Recommandations pour la Commission européenne :

- S'assurer que la future politique du RTE-T permettra de financer des équipements multimodaux dans les ports
- Soutenir davantage la création de plateformes multimodales
- Continuer à soutenir le transport de marchandises par voie ferrée et par voie maritime à travers le programme européen Marco Polo

## **Éléments de conclusion**

La Région Poitou-Charentes invite aujourd'hui l'ensemble des Directions Générales de la Commission européenne, actrices de la politique européenne des transports (DG Transports et Energie ; DG Politique régionale ; DG Emploi, Affaires sociales et Égalité des chances ; DG Environnement, DG Société de l'information et Médias, DG Recherche, DG Agriculture et Développement rural...), à agir ensemble pour une politique des transports plus à même de répondre aux besoins de mobilité de tous les citoyens.

Si l'échange d'expériences et de bonnes pratiques à l'échelle paneuropéenne doit être davantage encouragé, le soutien aux projets régionaux ou interrégionaux doit être renforcé :

- les Régions demeurent l'échelon pertinent d'intervention pour proposer – en déclinaison de la politique européenne – de véritables stratégies pour une mobilité durable, adaptées aux spécificités des territoires et répondant aux attentes et besoins quotidiens tant des usagers que des entreprises,
- le développement de solutions alternatives respectueuses de l'environnement (transports collectifs, véhicules électriques, modes de déplacement doux) nécessite d'agir en proximité sur les représentations et les comportements.

La Région Poitou-Charentes rappelle enfin qu'il n'y aura pas de politique européenne des transports ambitieuse sans budget adéquat. A la veille de la révision des perspectives financières de l'Union européenne, il importe par conséquent de se mobiliser pour accroître le budget de l'Union européenne dans le domaine des transports.

Une politique des transports plus proche des citoyens et plus ambitieuse financièrement : c'est à ces conditions que la Commission européenne réussira à faire de l'Europe un pôle d'innovation et de croissance économique, d'excellence environnementale et d'excellence sociale, conformément aux trois piliers du développement durable, tout en préservant la cohésion au sein et entre les territoires urbains, périurbains et ruraux.

La Région remercie une nouvelle fois la Commission européenne d'avoir ouvert cet espace de dialogue sur un sujet aussi important que la mobilité. Elle continuera de son côté à initier une dynamique en Poitou-Charentes en mobilisant l'ensemble des acteurs locaux, nationaux et européens afin d'influer sur les représentations et les comportements encore trop marqués par la prééminence de la route, et d'agir concrètement sur les territoires, au plus près des besoins des habitants et des entreprises.