

Contribution du Conseil régional d'Auvergne à la Communication sur l'avenir durable des transports en Europe

La Région souhaite tout d'abord remercier la Commission européenne de lui donner l'occasion d'exprimer ses vues et ses attentes sur l'avenir de la politique européenne des transports.

Parmi les principaux objectifs de cette politique, la Région estime que celle-ci devra avant tout permettre l'aménagement d'un réseau de transports plus équilibré et intégré à l'échelle de l'Union européenne.

Compte-tenu des enjeux liés au réchauffement climatique, ceci implique en premier lieu de favoriser une meilleure répartition entre les différents modes de transport. En Auvergne, comme dans de nombreuses régions européennes, le transport particulier reste bien souvent la seule solution pour un grand nombre d'habitants des zones rurales ou périurbaines. Un avenir plus durable pour la politique européenne des transports implique ainsi une meilleure accessibilité aux transports publics.

Par ailleurs, la mise en place d'un réseau équilibré signifie également la poursuite du désenclavement des régions européennes. De nombreux territoires sont encore très mal reliés au réseau de transport en Europe. Si des solutions alternatives ou complémentaires aux transports publics doivent être développées, l'Union européenne a également un rôle crucial à jouer afin que de nouveaux axes traversant les régions isolées soient mis en place au sein du réseau transeuropéen de transport. L'enclavement ferroviaire de l'Auvergne apparaît en effet comme un des principaux freins à son développement économique et son renouvellement démographique.

I) Accompagner la transition vers un réseau de transport multimodal

Afin que les réponses aux besoins de développement économique et au déplacement des personnes et des marchandises prennent mieux en compte les enjeux liés au réchauffement climatique, la Région estime que l'action de la Commission européenne devra permettre une meilleure intégration des différents modes de transports.

A- Les systèmes de transport intelligents au service de la multimodalité

Lorsque des chaînes de transport impliquent plusieurs modes et différents acteurs, l'application des technologies de l'information et de la communication représente un outil précieux au service des usagers. La Région se réjouit ainsi que la Commission européenne souhaite poursuivre son soutien au déploiement des systèmes de transport intelligents.

Dans ce domaine, la Région pense notamment que la Commission européenne a un rôle crucial à jouer en matière d'échange de bonnes pratiques. Elle suivra ainsi avec un vif intérêt la mesure annoncée dans le plan d'action de décembre 2008 sur les systèmes de transport intelligents visant à faire émerger une plateforme spécifique d'ici 2010 pour favoriser la collaboration entre les autorités régionales et locales. Ces dernières sont en effet de plus en plus nombreuses à mettre en place des solutions de ce type sur leur territoire.

Dans le cadre de sa collaboration avec les douze autres Autorités Organisatrices de Transport (AOT) d'Auvergne, le Conseil régional soutient d'ailleurs l'installation d'une billettique commune à plusieurs réseaux ainsi que la création d'une centrale de mobilité régionale qui renseignera le voyageur sur l'intégralité de son déplacement au sein de la région. A la différence de nombreuses centrales existantes, le dispositif mis en place intégrerait également le véhicule particulier afin notamment de permettre une comparaison de ces coûts économiques et écologiques avec ceux du transport public. De plus une réflexion est également engagée pour prévoir une interopérabilité avec les centrales de mobilité existantes ou en projet des régions limitrophes (Bourgogne, Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes).

B- Quelles incitations financières en faveur de la multimodalité ?

La Région porte un intérêt particulier aux réflexions de la Commission européenne visant à orienter les utilisateurs grâce à un système de prix « intelligents » exprimées dans sa communication. Elle partage l'avis de la Commission européenne selon lequel les citoyens ne sont pas toujours en mesure de déterminer quel mode de transport est le meilleur pour l'environnement.

A l'avenir, il pourrait être intéressant qu'une méthode d'évaluation des émissions de GES soit élaborée pour chaque type de transport public afin de mettre en place une relation tarifaire entre mode de transport et degré de pollution. Les revenus supplémentaires éventuellement obtenus pourraient permettre par exemple de réaliser de grandes campagnes de communication permettant de sensibiliser le public aux atouts des transports publics.

Par ailleurs, afin d'accentuer le soutien financier à la multimodalité, la Région souhaiterait que la Commission européenne réfléchisse à la possibilité de mobiliser à la marge les fonds structurels sur des projets jugés prioritaires. Ainsi concernant le transport de fret, si la Région se félicite que le FEDER soutienne la création de pôles d'échange multimodaux, elle estime que l'électrification de voies entre des pôles économiques de son territoire devrait pouvoir être financée par le biais de ce même fonds. Une réflexion similaire pourrait être menée pour les zones périurbaines où le recours à la voiture particulière est encore bien souvent la seule solution.

C- Mise en place de nouvelles infrastructures exploitant mieux les synergies entre modes de transport

La transition vers un réseau de transport multimodal implique une meilleure intégration des réseaux de transport existants. Néanmoins, cet objectif ne pourra être atteint que si la Commission en lien avec les autorités nationales, régionales et locales soutient également la mise en place de nouvelles infrastructures.

Parmi, ces nouvelles solutions, un accent particulier devra être porté aux synergies entre transport maritime et ferroviaire qui sont à l'heure actuelle encore très largement sous-exploitées notamment sur les axes ouest-est.

A cette occasion, la Région souhaite rappeler toute la pertinence du projet Transline porté par l'association Altro. Dans la continuité naturelle de l'axe Lyon-Turin, Transline relierait l'Italie à toute la façade Atlantique de l'Europe et à la péninsule ibérique. Il pourrait donc contribuer au désengorgement des ports du Nord de l'Europe par le développement de ceux de la côte Atlantique et permettrait d'assurer les dessertes vers l'Europe continentale grâce à un corridor ferroviaire moderne et efficace.

II) Faire du désenclavement des régions isolées une priorité

Malgré une position géographique privilégiée au cœur de la France et de l'espace ouest européen, force est de constater que l'Auvergne souffre encore d'un déficit important en matière d'accessibilité. Au regard de son intégration au sein du réseau de transport à l'échelle européenne, sa situation s'apparente davantage à celle d'une île qu'à une région centrale. Afin que le différentiel d'accessibilité et donc de compétitivité ne s'accroisse pas entre les régions européennes, la Région souhaite que la Commission prenne en compte dans ses réflexions la poursuite du désenclavement des régions isolées.

A) Accompagner le développement de solutions complémentaires ou alternatives aux transports publics « classiques » dans les zones rurales

Dans les zones rurales et les zones de moyenne montagne peu denses comme l'Auvergne (50 habitants/km²), les transports publics « classiques » (train, tram, bus...) sont parfois insuffisants et il convient d'envisager des solutions complémentaires, en particulier pour les populations captives ne disposant pas de moyens de déplacement individuels : jeunes et personnes âgées mais également les personnes à mobilité réduite et les individus en situation de précarité.

Parmi ces solutions, des initiatives de Transport A la Demande (TAD) ont montré leur fruit sur le territoire auvergnat : le Bus des Montagnes dans le département du Puy-de-Dôme ou TRANS'ALLIER dans le département de l'Allier.

Par ailleurs, la Région partage l'avis de la Commission selon lequel « il est également possible de diminuer les besoins de transport en augmentant virtuellement l'accessibilité grâce aux technologies de l'information ».

Avec le soutien de l'Union européenne et en partenariat avec l'Etat et plusieurs collectivités locales, le Conseil régional a mis en place en trois ans et principalement dans les zones rurales 103 Points Visio-Public (PVP) : véritable guichet virtuel permettant aux citoyens d'effectuer des démarches administratives sans avoir à effectuer de déplacements. Ces outils connaissent un réel succès sur le territoire, en témoigne la fréquentation en forte hausse depuis 2005.

L'impact de ces PVP en matière de développement durable est très positif puisqu'ils ont permis d'éviter des trajets représentant au total 265 000 km entre les communes des citoyens et les locaux des services publics, soit des économies d'émission de CO₂ équivalentes à 49 tonnes.

B) Une LGV mixte: facteur de cohésion sociale et de compétitivité économique

Compte-tenu du lien étroit existant entre politique européenne des transports et développement des infrastructures, la Région souhaite profiter de la consultation pour exprimer son opinion sur l'avenir du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Elle désire avant tout rappeler son attachement à un réseau de transport plus équilibré et ainsi à la naissance de nouveaux axes irriguant des régions jusque là délaissées.

Parmi ces nouveaux axes, la Région estime qu'une LGV traversant l'Europe d'est en ouest et passant par le centre de la France aurait une considérable valeur ajoutée.

Combinant transport de passagers et de fret, elle permettrait à l'Auvergne de renforcer son attractivité en attirant de nouvelles populations et entreprises.

Compte-tenu du vieillissement important de sa population (35% de la population auvergnate aura plus de 60 ans d'ici 2030 selon l'Institut national de la statistique et des études économiques), l'accueil de nouvelles populations apparaît comme un enjeu considérable pour la région. L'arrivée de la grande vitesse pourrait favoriser son repeuplement en rendant le territoire plus accessible de l'extérieur et en créant de nouveaux corridors de vie.

De plus, afin que le développement économique de la Région se poursuive, il est nécessaire qu'elle puisse attirer de nouveaux investisseurs. L'amélioration des performances du fret ferroviaire dans la région liée à la mise en place d'une LGV mixte pourrait y contribuer largement.

Loin de s'inscrire dans une démarche isolée, Transline serait complémentaire de projets prioritaires mis en œuvre dans le cadre des RTE-T. Le projet permettrait de relier la liaison multimodale Portugal-Espagne (projet n° 8) et la LGV du sud-ouest de l'Europe (projet n° 3) à la liaison ferroviaire Stuttgart-Bratislava (projet n° 17) d'une part et Lyon-Budapest (projet n° 6) d'autre part. Par ailleurs, il pourrait également constituer un maillon du corridor européen V Lisbonne-Kiev.

Il permettrait ainsi de raccourcir considérablement les distances entre des villes et régions européennes encore mal reliées.

C) Favoriser le maintien des dessertes aériennes

Si la poursuite du désenclavement des régions européennes doit passer avant tout par le développement du transport ferroviaire et notamment des LGV, le transport aérien reste pour certaines « régions isolées » comme l'Auvergne un mode de transport très pertinent. A ce sujet, la Région suivra attentivement la révision des lignes directrices de 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'état au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux.

Concernant les aides au démarrage, la Région souhaite que la Commission européenne simplifie les conditions de compatibilité et réfléchisse à un allongement de ces aides pour certaines régions isolées sur le modèle en vigueur pour les régions ultrapériphériques (5 ans au lieu de 3).