

## 7. PROMOUVOIR LE TRANSPORT DURABLE ET SUPPRIMER LES GOULOTS D'ETRANGLEMENT DANS LES INFRASTRUCTURES CLES DU RESEAU

### Que veut accomplir l'UE ?

- un système de transport compétitif et efficace dans l'utilisation des ressources ;
- une réduction des gaz à effet de serre d'au moins 60% en 2050 comparé à 1990.

### Comment ?

Malheureusement, les priorités et actions clés identifiées dans le cadre stratégique commun **font totalement l'impasse sur la nécessité d'une action ciblée sur le transport dans les zones rurales**. Les actions proposées se situent à deux niveaux : des infrastructures de transport transeuropéennes et un transport urbain durable. L'application du principe pollueur-payeur est quasiment la seule mesure mentionnée relativement à la consommation des énergies fossiles. La stratégie ne prévoit aucunement d'offrir des alternatives aux citoyens d'Europe qui n'ont actuellement pas accès aux transports publics et qui ont peu de chances de les voir se développer dans leurs communautés enclavées. Le FEADER est seul identifié comme pouvant apporter des solutions à ce qui semble être traité comme un problème marginal. Cependant le FEADER ne pourra pas répondre à tous les besoins. Le FEDER doit aussi s'attaquer aux problèmes de transport en zone rurale.

### Comment/pourquoi les montagnes peuvent-elles contribuer ?

Les montagnards ont rarement accès à un large choix de transports collectifs. Il y a matière à **innover pour réduire les émissions de carbone dans les zones de montagne à travers une approche intelligente du transport durable**. Les montagnes peuvent montrer la voie à tous les territoires reculés en concevant et en mettant en œuvre des solutions nouvelles et prometteuses. EuroMontana, aidée de 12 partenaires, travaille actuellement sur la question du transport durable dans les zones peu peuplées dans le cadre du projet [Move On Green](#) (INTERREG IVC). Après seulement 11 mois de travail, beaucoup de solutions ont déjà été identifiées. Dans les lieux comme les montagnes ou les zones faiblement peuplées où les gens dépendent le plus des modes de transport individuels, des organisations collectives peuvent apporter de nombreux bénéfices à l'Europe en **réduisant les émissions liées au transport**.

Les montagnes étant des destinations touristiques majeures, le développement de formes alternatives de transport peut aussi bénéficier aux touristes et réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre liées au tourisme, contribuant au passage aux priorités 5 et 6.

### De quoi les montagnes ont-elles besoin afin de contribuer ?

Tout d'abord, les montagnes ont besoin de stratégies pour améliorer le transport en lien avec leurs contextes spécifiques. Il faut tout d'abord les **connecter efficacement** à tous les **réseaux transeuropéens** majeurs qui les traversent. Deuxièmement, elles doivent investir dans des formes alternatives de **transport local**. Si aucun soutien n'est apporté au transport rural dans le cadre de cette priorité, les priorités 4 à 6 pourraient offrir des perspectives d'investissement dans le domaine de la mobilité montagnarde.



## Exemples d'actions/de pratiques/politiques ou projets permettant d'atteindre l'objectif

- **Développer des solutions de transport durable dans les zones de montagne** : le projet ACCESS a travaillé sur les besoins en transport. En outre, plus de 50 bonnes pratiques sont en train d'être identifiées par le projet [Move on Green](#). Ces solutions comprennent :
  - **L'efficacité énergétique et les carburants alternatifs**. Ex : cours gratuits de conduite économe et durable donnés à Teruel (Espagne) par le CIRCE –promotion d'un nouveau style de conduite et réduction de la consommation de carburant jusqu'à 15% par rapport à une conduite conventionnelle. [www.e4aragon.com/transporte](http://www.e4aragon.com/transporte)
  - **L'auto-partage, covoiturage** et autres formules innovantes de "partage" (public et privé). Exemple : auto partage en Epire (Grèce) à travers le projet LIMIT4WEDA- Mobilité légère et technologies de l'information dans les zones en faible demande.
  - **La promotion du cyclisme**. Par exemple le système régional de location de vélos dans l'ouest de la Pannonie (Hongrie) possède 10 stations de prise et de retour des vélos à différents endroits de cette région transfrontalière. Le but est d'augmenter le nombre de cyclistes parmi les touristes et les résidents locaux.
  - **Le transport à la demande**. Un exemple provient de la province de Burgos (Espagne). La ligne de transport public est activée quand un utilisateur réserve un transport, au moins un jour à l'avance.
  - **Les transports dédiés** (bus de loisir, discobus, bus de santé, etc.). Exemple : bus communautaire à Burgenland (Autriche). Ces projets se concentrent sur les personnes – principalement les personnes âgées et les jeunes – qui ont un accès limité à la mobilité individuelle dans les zones rurales à faible densité. Le gouvernement régional cofinance l'achat de bus et les coûts de fonctionnement.
  - **L'intermodalité**. Exemple : projet de fermeture d'une vallée (dans la région de Gorenjska, Slovénie). Deux municipalités ont pour projet de fermer leurs vallées reculées, dans le but d'interdire le trafic dans les zones protégées mais en maintenant l'accessibilité. C'est une approche intermodale pour remplacer la circulation motorisée par des transports publics plus efficaces et des véhicules écologiques, taxis et minibus électriques, bateaux, systèmes intelligents, etc.
  - **La réorganisation des services existants**. Par exemple la coordination et la simplification des offres de transport dans les territoires voisins en Auvergne, France. Cela implique du travail de coordination des 13 autorités en charge du transport.
- **Améliorer la compréhension et l'analyse stratégique des besoins en transport et des politiques de transport à travers la création et la gestion de données** :
  - A travers le projet SITT en Lombardie, Italie, un système d'information en ligne sur les transports transfrontaliers a été créé pour enregistrer les autorisations de transport des déchets sensibles, contrôler et suivre en temps réel les transports enregistrés à l'aide de GPS et transmettre les données de traçabilité des remorques.
  - Le projet d'Espace Alpin [Alpine mobility check](#) a également créé une base de données contenant les informations clés sur le transport à destination des autorités.

### Pour plus d'information :



Move on Green [www.moveongreen.eu](http://www.moveongreen.eu);

[www.facebook.com/MoveonGreen](https://www.facebook.com/MoveonGreen)



<http://www.access-alpinespace.eu/>