

# Consultation publique concernant le règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport

Les champs marqués d'un \* sont obligatoires.

## Introduction

---

### Contexte et objectif de la consultation

L'UE est responsable de la politique en matière d'infrastructures — dans les domaines du transport, de l'énergie et des télécommunications — depuis le 1er novembre 1993. En conséquence, l'Union contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens (RTE).

Dans le secteur des transports, la politique européenne en matière de RTE-T joue un rôle essentiel dans la prévention des obstacles à la libre circulation des marchandises, des services et des citoyens dans une Union européenne dont l'espace sans frontières est en constante expansion. Cette politique vise à renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale entre tous les États membres et leurs régions. De plus en plus, ce concept d'infrastructure de transport s'étend au voisinage de l'UE et fait partie intégrante de la coopération avec d'autres régions du monde. Il importe de souligner que, dans le même temps, la politique du RTE-T est proche des citoyens européens, en effet: elle améliore l'accessibilité de leurs régions d'origine et assure la connectivité avec des destinations lointaines.

Le domaine des transports, comme d'autres domaines d'action, connaît aujourd'hui de nouvelles évolutions qui interagissent avec la politique du RTE-T, à savoir:

- une modification du volume et de la direction des flux de transport mondiaux;
- l'interconnexion et l'interopérabilité entre les modes de transport, mais aussi avec les réseaux d'énergie et de télécommunications, les projets d'intérêt commun entrepris avec des pays tiers ainsi que le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne vont redessiner le «paysage du transport intérieur» de l'UE.
- le système de transport est transformé en profondeur — dans le cadre d'une stratégie climatique à long terme, le déploiement à grande échelle de l'automatisation, de la numérisation et des véhicules propres devient une réalité;
- il est également essentiel d'améliorer la mobilité militaire et les infrastructures à double usage (civil et militaire) dans toute l'Union en optimisant l'utilisation de notre réseau de transport de telle sorte que les besoins militaires soient pris en compte dans la planification ou la mise à jour de certains projets d'infrastructure.

Du fait de ces évolutions, l'infrastructure sera de plus en plus associée à des questions telles que l'utilisation des infrastructures, l'efficacité et l'amélioration des concepts de mobilité ou à de nouvelles questions sociales dans le domaine des transports. Ces évolutions rendront également nécessaire une collaboration plus étroite entre les États membres et toute une série d'autres acteurs, qu'ils soient publics ou privés. Enfin et surtout, les synergies se renforceront entre les secteurs des transports, de l'énergie, du numérique et des télécommunications.

Sur cette toile de fond, la Commission a décidé de procéder à une évaluation complète du règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

La présente consultation publique vise à étayer l'évaluation du règlement en vigueur en recueillant le point de vue des parties prenantes. Le 13 septembre 2018, la Commission a publié une [feuille de route de l'évaluation](#).

**La consultation comprend six parties:**

- A. Questions générales portant sur le règlement n° 1315/2013
- B. Forme du réseau RTE-T
- C. Caractéristiques du réseau RTE-T
- D. Utilisation des infrastructures sur le réseau RTE-T
- E. Outils de mise en œuvre du réseau RTE-T
- F. Autres informations

Pour toute question ou observation, veuillez contacter: [MOVE-TEN-T-REVISION@ec.europa.eu](mailto:MOVE-TEN-T-REVISION@ec.europa.eu)

## Informations vous concernant

---

\* Langue de ma contribution

- Allemand
- Anglais
- Bulgare
- Croate
- Danois
- Espagnol
- Estonien
- Finnois
- Français
- Grec
- Hongrois
- Irlandais
- Italien
- Letton
- Lituanien
- Maltais
- Néerlandais
- Polonais

- Portugais
- Roumain
- Slovaque
- Slovène
- Suédois
- Tchèque

\* J'apporte ma contribution en qualité de

- Établissement universitaire/institut de recherche
- Groupement d'entreprises
- Entreprise/organisation professionnelle
- Organisation de défense des consommateurs
- Citoyen de l'UE
- Association de protection de l'environnement
- Ressortissant de pays tiers
- Organisation non gouvernementale (ONG)
- Autorité publique
- Syndicat
- Autres

\* Prénom

Alain

\* Nom

Rousset

\* Adresse électronique (ne sera pas publiée)

consultationUE@nouvelle-aquitaine.fr

\* Champ d'application

- International
- Local
- National
- Régional

\* Nom de l'organisation

*255 caractère(s) maximum*

Région Nouvelle-Aquitaine

\* Taille de l'organisation

- Micro-entreprise (de 1 à 9 salariés)
- Petite entreprise (de 10 à 49 salariés)
- Moyenne entreprise (de 50 à 249 salariés)

- Grande entreprise (250 salariés ou plus)

## Numéro d'inscription au registre de transparence

255 caractères maximum

Veillez vérifier si votre organisation est inscrite au [registre de transparence](#). Il s'agit d'une base de données facultative pour les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'UE.

### \* Pays d'origine

Veillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre organisation.

- |  |   |                                     |  |
|--|---|-------------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Afghanistan        | <input type="radio"/> Djibouti                                    | <input type="radio"/> Libye         | <input type="radio"/> Saint-Pierre-et-Miquelon               |
| <input type="radio"/> Îles Åland         | <input type="radio"/> Dominique                                   | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Saint-Vincent-et-les-Grenadines        |
| <input type="radio"/> Albanie            | <input type="radio"/> République dominicaine                      | <input type="radio"/> Lituanie      | <input type="radio"/> Samoa                                  |
| <input type="radio"/> Algérie            | <input type="radio"/> Équateur                                    | <input type="radio"/> Luxembourg    | <input type="radio"/> Saint-Marin                            |
| <input type="radio"/> Samoa américaines  | <input type="radio"/> Égypte                                      | <input type="radio"/> Macao         | <input type="radio"/> Sao Tomé-et-Principe                   |
| <input type="radio"/> Andorre            | <input type="radio"/> El Salvador                                 | <input type="radio"/> Madagascar    | <input type="radio"/> Arabie saoudite                        |
| <input type="radio"/> Angola             | <input type="radio"/> Guinée équatoriale                          | <input type="radio"/> Malawi        | <input type="radio"/> Sénégal                                |
| <input type="radio"/> Anguilla           | <input type="radio"/> Érythrée                                    | <input type="radio"/> Malaisie      | <input type="radio"/> Serbie                                 |
| <input type="radio"/> Antarctique        | <input type="radio"/> Estonie                                     | <input type="radio"/> Maldives      | <input type="radio"/> Seychelles                             |
| <input type="radio"/> Antigua-et-Barbuda | <input type="radio"/> Éthiopie                                    | <input type="radio"/> Mali          | <input type="radio"/> Sierra Leone                           |
| <input type="radio"/> Argentine          | <input type="radio"/> Îles Falkland                               | <input type="radio"/> Malte         | <input type="radio"/> Singapour                              |
| <input type="radio"/> Arménie            | <input type="radio"/> Îles Féroé                                  | <input type="radio"/> Îles Marshall | <input type="radio"/> Sint-Maarten                           |
| <input type="radio"/> Aruba              | <input type="radio"/> Fidji                                       | <input type="radio"/> Martinique    | <input type="radio"/> Slovaquie                              |
| <input type="radio"/> Australie          | <input type="radio"/> Finlande                                    | <input type="radio"/> Mauritanie    | <input type="radio"/> Slovénie                               |
| <input type="radio"/> Autriche           | <input type="radio"/> République de Macédoine du Nord             | <input type="radio"/> Maurice       | <input type="radio"/> Îles Salomon                           |
| <input type="radio"/> Azerbaïdjan        | <input checked="" type="radio"/> France                           | <input type="radio"/> Mayotte       | <input type="radio"/> Somalie                                |
| <input type="radio"/> Bahamas;           | <input type="radio"/> Guyane                                      | <input type="radio"/> Mexique       | <input type="radio"/> Afrique du Sud                         |
| <input type="radio"/> Bahreïn            | <input type="radio"/> Polynésie française                         | <input type="radio"/> Micronésie    | <input type="radio"/> Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud |
| <input type="radio"/> Bangladesh         | <input type="radio"/> Terres australes et antarctiques françaises | <input type="radio"/> Moldavie      | <input type="radio"/> Corée du Sud                           |
| <input type="radio"/> Barbade            | <input type="radio"/> Gabon                                       | <input type="radio"/> Monaco        | <input type="radio"/> Soudan du Sud                          |
| <input type="radio"/> Biélorussie        | <input type="radio"/> Géorgie                                     | <input type="radio"/> Mongolie      | <input type="radio"/> Espagne                                |

- Belgique
- Belize
- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Bosnie-Herzégovine
- Botswana
- Île Bouvet
- Brésil
- Territoire britannique de l'océan Indien
- Îles Vierges britanniques
- Brunei
- Bulgarie
- Burkina
- Burundi
- Cambodge
- Cameroun
- Canada
- Cap-Vert
- Îles Caïmans
- République centrafricaine
- Tchad
- Chili
- Chine
- Île Christmas
- Clipperton
- Îles Cocos
- Allemagne
- Ghana
- Gibraltar
- Grèce
- Groenland
- Grenade
- Guadeloupe
- Guam
- Guatemala
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guyana
- Haïti
- Îles Heard et McDonald
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie
- Islande
- Inde
- Indonésie
- Iran
- Iraq
- Irlande
- Île de Man
- Israël
- Italie
- Jamaïque
- Japon
- Monténégro
- Montserrat
- Maroc
- Mozambique
- Myanmar /Birmanie
- Namibie
- Nauru
- Népal
- Pays-Bas
- Nouvelle-Calédonie
- Nouvelle-Zélande
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Île Norfolk
- Corée du Nord
- Îles Mariannes du Nord
- Norvège
- Oman
- Pakistan
- Palaos
- Territoires palestiniens
- Panama
- Papouasie - Nouvelle-Guinée
- Paraguay
- Pérou
- Philippines
- Îles Pitcairn
- Sri Lanka
- Soudan
- Suriname
- Svalbard et Jan Mayen
- Swaziland
- Suède
- Suisse
- Syrie
- Taïwan
- Tadjikistan
- Tanzanie
- Thaïlande
- Gambie
- Timor-Oriental
- Togo
- Tokélaou,
- Tonga
- Trinité-et-Tobago
- Tunisie
- Turquie
- Turkménistan
- Îles Turks-et-Caïcos
- Tuvalu
- Ouganda
- Ukraine
- Émirats arabes unis
- Royaume-Uni
- États-Unis
- Îles mineures éloignées des États-Unis

- |  |                                   |  |  |
|--|-----------------------------------|--|--|
| <input type="radio"/> Colombie                         | <input type="radio"/> Jersey      | <input type="radio"/> Pologne                                      | <input type="radio"/> Uruguay                  |
| <input type="radio"/> Comores                          | <input type="radio"/> Jordanie    | <input type="radio"/> Portugal                                     | <input type="radio"/> Îles Vierges américaines |
| <input type="radio"/> Congo                            | <input type="radio"/> Kazakhstan  | <input type="radio"/> Porto Rico                                   | <input type="radio"/> Ouzbékistan              |
| <input type="radio"/> Îles Cook                        | <input type="radio"/> Kenya       | <input type="radio"/> Qatar  | <input type="radio"/> Vanuatu                  |
| <input type="radio"/> Costa Rica                       | <input type="radio"/> Kiribati    | <input type="radio"/> La Réunion                                   | <input type="radio"/> Vatican                  |
| <input type="radio"/> Côte-d'Ivoire                    | <input type="radio"/> Kosovo      | <input type="radio"/> Roumanie                                     | <input type="radio"/> Venezuela                |
| <input type="radio"/> Croatie                          | <input type="radio"/> Koweït      | <input type="radio"/> Russie                                       | <input type="radio"/> Viêt Nam                 |
| <input type="radio"/> Cuba                             | <input type="radio"/> Kirghizstan | <input type="radio"/> Rwanda                                       | <input type="radio"/> Wallis et Futuna         |
| <input type="radio"/> Curaçao                          | <input type="radio"/> Laos        | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy                             | <input type="radio"/> Sahara occidental        |
| <input type="radio"/> Chypre                           | <input type="radio"/> Lettonie    | <input type="radio"/> Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha | <input type="radio"/> Yémen                    |
| <input type="radio"/> Tchéquie                         | <input type="radio"/> Liban       | <input type="radio"/> Saint-Christophe-et-Niévès                   | <input type="radio"/> Zambie                   |
| <input type="radio"/> République démocratique du Congo | <input type="radio"/> Lesotho     | <input type="radio"/> Sainte-Lucie                                 | <input type="radio"/> Zimbabwe                 |
| <input type="radio"/> Danemark                         | <input type="radio"/> Liberia     | <input type="radio"/> Saint-Martin                                 |  |

#### \* Paramètres de confidentialité pour la publication

La Commission publiera les réponses à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

**Mode anonyme**

Seuls votre type de structure, votre pays d'origine et votre contribution seront publiés. Toutes les autres informations à caractère personnel (nom, nom et taille de l'organisation, numéro d'inscription au registre de transparence) ne seront pas publiées.

**Mode public**

Vos informations à caractère personnel (nom, nom et taille de l'organisation, numéro d'inscription au registre de transparence) seront publiées avec votre contribution.

J'accepte les dispositions relatives à la [protection des données à caractère personnel](#).

## A. Questions générales portant sur le règlement (UE) n° 1315/2013 sur les orientations RTE-T

---

Au fil des ans, la politique du RTE-T a évolué en un véritable «projet européen» dans le cadre duquel les investissements publics et privés sont utilisés pour produire des avantages à long terme pour la société, tels que l'accessibilité et la connectivité des États et des régions, ainsi que pour faciliter le développement économique et les échanges dans le marché intérieur. Le RTE-T, qui relève de la politique des transports

de l'Union européenne, constitue la base pour des transports efficaces, sûrs et durables. Il est par conséquent directement lié à un large éventail d'actions de l'UE dans le domaine des politiques sectorielles en matière de transport et est déterminant pour la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de la politique des transports .

Les orientations relatives au RTE-T établissent l'éligibilité au financement de l'UE, en particulier au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et du Fonds de cohésion. Les dispositions de financement pertinentes et les procédures d'allocation budgétaire ont tenu compte des priorités en matière de développement du RTE-T, découlant des orientations relatives au RTE-T. Les projets d'infrastructure «traditionnels» (projets transfrontières, projets ferroviaires ou fluviaux, terminaux de transport, etc.) et les éléments de l'infrastructure garantissant la qualité, l'efficacité, la sécurité et la durabilité des transports (systèmes de transport intelligents, recharge/ravitaillement en carburants de substitution, etc.) ont ainsi bénéficié d'un financement de l'UE.

Le règlement (UE) n° 1315/2013 vise des objectifs spécifiques pouvant être regroupés en quatre grands thèmes qui ont également servi à structurer le présent questionnaire: forme du réseau, caractéristiques des infrastructures de réseau, utilisation des infrastructures et mise en œuvre du réseau.

\* 1. Selon vous, dans quelle mesure est-il important de disposer d'une politique en matière d'infrastructures de transport au niveau de l'UE?

- Très important
- Important
- Assez important
- Pas important
- Sans avis

**Veillez expliquer brièvement votre réponse**

*1000 caractère(s) maximum*

L'Union européenne assure la libre circulation des marchandises et des personnes. La Nouvelle-Aquitaine, région frontalière, maritime et de transit, compte sur l'UE pour réduire les barrières et obstacles à cette libre circulation.

\* 2. Selon vous, quels devraient être les principaux axes d'une politique en matière d'infrastructures de transport à l'échelle de l'UE? (5 choix sont possibles)

*pas plus de 5 choix*

- Créer des infrastructures physiques transfrontières (chemins de fer, routes, voies navigables, etc.)
- Supprimer les goulets d'étranglement, physiques ou autres, sur l'ensemble du réseau
- Faciliter le déploiement cohérent et continu, dans l'ensemble de l'Union, de solutions de transport innovantes (carburants de substitution, systèmes de transport intelligents, etc.)
- Assurer la connectivité et l'accessibilité de toutes les régions de l'Union européenne

- Faciliter les chaînes de transport multimodales (reliant les ports, les aéroports, les terminaux rail-route, etc.)
- Fixer des normes en matière d'infrastructure de qualité applicables dans l'ensemble de l'UE
- Améliorer les infrastructures (civiles et militaires) à double usage
- Favoriser la décarbonation du transport (par exemple, par une transition vers des modes de transport plus durables et des carburants plus propres)
- Autres

\* 3. Selon vous, quels domaines de la politique en matière d'infrastructures de transport nécessitent le plus d'être améliorés ou développés pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain?  
(Veuillez désigner les trois domaines qui importent le plus pour vous)

*entre 3 et 3 choix*

- Mettre en œuvre de nouvelles solutions en matière de transport et de mobilité
- Poursuivre l'amélioration de la continuité du réseau RTE-T et permettre une meilleure utilisation des infrastructures existantes
- Accélérer l'achèvement du réseau transeuropéen de transport
- Éliminer les chaînons manquants des infrastructures physiques (transport routier, ferroviaire, par voie navigable)
- Renforcer les points de connexion multimodaux (ports, aéroports, terminaux rail-route, nœuds urbains)
- Faire progresser davantage les normes relatives aux infrastructures applicables dans toute l'UE
- Améliorer davantage la connectivité transfrontières pour le transport de passagers et de marchandises
- Renforcer la coordination entre le développement des infrastructures et les transports
- Autres

\* 4. Quels sont les principaux avantages que vous attendriez d'une politique en matière d'infrastructures conçue et dirigée au niveau européen?

*1000 caractère(s) maximum*

- Des financements principalement dédiés aux projets transfrontaliers.
- Un cadre européen qui permette d'assurer une plus grande cohérence entre les pays de l'UE en matière de transport.
- La Nouvelle-Aquitaine est une région périphérique. Sur le trafic transfrontalier entre la France et l'Espagne, il existe beaucoup moins de solutions de transport qu'entre la France et l'Italie, alors même que le trafic y est deux fois plus important et que les flux sont en constante augmentation.

## B. Forme du réseau RTE-T

---

Le réseau RTE-T est constitué d'une structure à deux niveaux. Le **réseau global** constitue la structure de base du RTE-T et comprend des éléments de tous les modes de transport - ferroviaire, routier, fluvial, aérien et maritime, ainsi que leurs points de connexion et les informations de trafic et systèmes de gestion correspondants.



Le **réseau central** est un sous-ensemble du réseau global représentant les nœuds et maillons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique. Il est multimodal, en ce sens qu'il inclut tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic pertinents. Il a été structuré à l'aide des nœuds les plus importants du point de vue stratégique dans l'UE (nœuds urbains, ports maritimes, ports intérieurs, terminaux rail-route), qu'il a reliés entre eux, en suivant les principaux flux de trafic correspondants.

Les **corridors de réseau central** sont un instrument qui facilite la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Ils couvrent les flux de transport de longue distance les plus importants sur le réseau central et visent à améliorer les liaisons transfrontières dans l'Union. Les corridors de réseau central traversent au moins deux frontières et comprennent au moins trois modes de transport.

Dans cette partie, nous souhaiterions savoir si vous estimez que la forme du réseau central et du réseau global du RTE-T est appropriée pour garantir la réalisation des objectifs fixés dans les orientations RTE-T. Il s'agit notamment:

- d'assurer la connectivité et l'accessibilité de toutes les régions de l'Union (y compris les zones éloignées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques, montagneuses et à faible densité de population), au réseau central et au réseau global;
- d'assurer des liaisons transnationales cohérentes et continues, sans rupture ni goulets d'étranglement, pour les transports ferroviaire, routier et par voie navigable;
- de soutenir le transport maritime et aérien intra-européen et mondial au moyen d'infrastructures portuaires et aéroportuaires;
- de mettre en place des chaînes de transport multimodales à travers des connexions sans rupture entre les modes;
- de créer des liaisons fluides entre les transports de longue distance et les transports urbains /régionaux de passagers et de marchandises, c'est-à-dire de renforcer le «premier/dernier kilomètre» de/vers l'origine/la destination finale;
- d'assurer, en particulier, une interconnexion et une intégration optimales du réseau central, en vue d'atteindre des niveaux élevés d'efficacité, de durabilité et de décarbonation;
- de raccorder le RTE-T aux pays voisins et, le cas échéant, d'assurer l'interconnexion et l'interopérabilité avec des pays tiers.

\* 5. Pensez-vous que le réseau central tel qu'il est conçu à l'heure actuelle (y compris les liaisons et les nœuds) répond aux besoins du secteur des transports et de ses utilisateurs?

- Oui
- Non
- Sans avis

\* 6. Selon vous, les corridors du RTE-T sont-ils un outil approprié pour achever le réseau central RTE-T d'ici à 2030?

- Oui
- Non
- Sans avis

7. Selon vous, les caractéristiques requises pour le réseau global RTE-T en font elles un outil adapté? (Vous pouvez choisir autant d'options que vous le souhaitez)

	Oui	Non	Sans avis
Sûreté/sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Disponibilité/adéquation des infrastructures pour carburants de substitution	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Disponibilité/adéquation des infrastructures multimodales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Équipement pour le transport automatisé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Équipements pour les systèmes de transport intelligents et les solutions de mobilité numériques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autres	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

Si vous avez répondu «Autres», veuillez préciser

*1000 caractère(s) maximum*

Pour les ports maritimes du réseau global, d'importants critères d'éligibilité devraient être ajoutés:

- proximité d'une frontière (moins de 50 km);
- bassin de population desservi (au moins 200 000 habitants) ;
- report modal: au moins 10% de pré- et post-acheminements ferroviaires.

\* 7.1. Le RTE-T global assure-t-il une complémentarité avec le réseau central, ainsi qu'une accessibilité suffisante de toutes les régions de l'UE?

- Oui  
 Non  
 Sans avis

Si non, veuillez préciser.

*500 caractère(s) maximum*

- Le port de La Rochelle, en forte croissance, combine l'atout d'être un port en eau profonde avec une stratégie de report modal offensive. Il devrait être transféré du réseau global au réseau central.  
- Par conséquent, la ligne ferroviaire La Rochelle-Poitiers devrait être intégrée au réseau central.  
- La ligne ferroviaire Nantes-Bordeaux devrait être inscrite dans le RTE-T.  
- Le port de Bayonne, frontalier et dont la part de report modal est significative, devrait rester dans le RTE-T.

\* 8. Selon vous, la manière dont est effectué le recensement des goulets d'étranglement de capacité et des contraintes, sous l'angle d'une approche européenne du réseau de transport, est-elle suffisamment claire?

- Oui  
 Non  
 Sans avis

Si non, veuillez expliquer comment il pourrait être amélioré

En Nouvelle-Aquitaine, nous identifions trois principaux goulets d'étranglement:

- Le nœud de Bordeaux, où, sur deux voies ferrées, circulent la totalité des trafics ferroviaires (régional, grande vitesse, Intercités, fret) et se situe dans une zone géographique contrainte par le fleuve Garonne.
- La frontière franco-espagnole entre Hendaye et Irun d'une part, et le tunnel du Somport de l'autre, entre Pau et Saragosse. Les difficultés rencontrées persistent, en termes d'écartement des voies, de systèmes de signalisation, d'électrification, auxquelles s'ajoutent, côté Béarn/Aragon, les contraintes naturelles liées à une zone de montagne.
- La voie ferrée unique entre Lusignan et Saint-Maixent, sur l'axe La Rochelle-Poitiers, qui bride le développement du Grand Port Maritime de La Rochelle.

## C. Caractéristiques du réseau RTE-T

---

Les orientations RTE-T fixent certaines normes et exigences applicables à l'infrastructure sur le réseau central et le réseau global.

Dans cette partie, nous souhaiterions connaître votre avis sur la pertinence des «caractéristiques» énoncées dans les orientations RTE-T. Il s'agit notamment:

- d'assurer l'interopérabilité dans l'ensemble du RTE-T, le cas échéant par la normalisation;
- d'assurer une couverture complète des «applications télématiques» (systèmes de transport intelligents) et d'autres technologies de l'information et de la communication innovantes pour tous les modes et les interconnexions entre ces derniers afin d'utiliser les infrastructures de manière plus efficace et de permettre la mise en place de normes d'utilisation de haute qualité;
- de favoriser la mise en place de transports propres et à faibles émissions de carbone, à titre de contribution aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE (par exemple grâce à des infrastructures de recharge pour les carburants de substitution);
- de permettre l'atténuation des émissions sonores et des autres effets nocifs pour les citoyens et l'environnement;
- de garantir des niveaux élevés de sécurité et de sûreté des transports ainsi qu'une résilience des infrastructures (en vue d'une adaptation au changement climatique et aux catastrophes naturelles et d'origine humaine);
- d'appliquer et de stimuler les technologies et les concepts opérationnels innovants (soutenir la décarbonation, renforcer la sûreté et la sécurité, améliorer les opérations et la fourniture d'information sur le réseau, etc.) et de contribuer ainsi à la «chaîne de l'innovation» en déployant des résultats en matière de recherche et d'innovation et en recensant les besoins dans ce domaine;
- d'assurer l'accessibilité des infrastructures RTE-T pour tous les groupes d'utilisateurs.

\*9. Les normes et exigences applicables à tous les modes de transport (infrastructure, interopérabilité, sécurité, etc.) énoncées au chapitre II du règlement sont-elles complètes?

- Oui, elles sont complètes
- Elles sont globalement satisfaisantes.
- Elles sont assez insatisfaisantes et certains éléments essentiels sont manquants
- Non, elles ne sont pas satisfaisantes
- Sans avis

## Pourriez-vous expliciter votre réponse?

1000 caractère(s) maximum

1) L'obligation d'électrification des lignes ferroviaires du réseau global à l'horizon 2050 contraint à faire l'impasse sur d'autres formes d'énergies - comme l'hydrogène - pour remplacer le diesel, ou encore à de l'électrification discontinue, ou à de l'énergie embarquée.  
2) L'ERTMS est un système lourd et exigeant. Des solutions plus souples, plus agiles et plus sûres devraient être favorisées sur les petites lignes moins capacitaires, de façon à mieux gérer les circulations et la signalisation.

\* 10. De votre point de vue, l'objectif consistant à favoriser l'adoption de carburants et de systèmes de propulsion de substitution définis dans le règlement RTE-T a-t-il été atteint?

- Oui
- Non
- Sans avis

10.1. Si non, quels sont les éléments manquants?

- Disponibilité des infrastructures
- Interopérabilité des normes relatives aux infrastructures
- Le nombre de véhicules sur le marché qui pourraient utiliser ces systèmes est insuffisant
- Autres

Si vous avez répondu «Autres», veuillez préciser

1000 caractère(s) maximum

- Il y a parfois un problème de maturité suffisante des technologies.  
- Les financements disponibles sont insuffisants.

\* 11. Selon vous, l'objectif consistant à stimuler les technologies et les concepts opérationnels innovants le long du RTE-T a-t-il été atteint?

- Oui
- Non
- Sans avis

\* 12. Selon vous, l'objectif consistant à réduire les émissions sonores et les autres incidences négatives sur les citoyens (accidents, pollution, embouteillages) sur le réseau RTE-T a-t-il été atteint?

- Oui
- Non
- Sans avis

\* 13. Selon vous, le règlement RTE-T a-t-il contribué à promouvoir le transfert modal (du transport routier/aérien au transport ferroviaire/fluvial)?

- Oui

- Non
- Sans avis

\* 14. Selon vous, le règlement RTE-T a-t-il, dans l'ensemble, contribué à promouvoir un système de transport propre et à faibles émissions de carbone?

- Oui
- Non
- Sans avis

\* 15. Selon vous, les nœuds urbains/villes sont-ils suffisamment intégrés dans le réseau RTE-T (du point de vue des connexions multimodales, en ce qui concerne les connexions dites «du dernier kilomètre» pour le transport de passagers et de marchandises et les possibilités d'un trafic de transit fluide, etc.)?

- Oui
- Non
- Sans avis

## D. Utilisation des infrastructures

---

Les orientations relatives au RTE-T visent spécifiquement à améliorer et à rendre plus efficace l'utilisation des infrastructures existantes et nouvelles tout en augmentant les avantages pour les utilisateurs. Il s'agit notamment:

- de mettre en œuvre des services de transport et de mobilité attrayants, durables et efficaces, répondant aux besoins et aux attentes des utilisateurs dans les secteurs du transport des passagers et des marchandises;
- de renforcer l'intégration de la politique en matière de développement du RTE-T et des services de transport dans des domaines tels que les corridors de fret ferroviaire, la promotion des chaînes logistiques de transport de marchandises durables et innovantes, et la mise en place de chaînes de transport multimodales sans rupture de charge pour les passagers, le transport maritime et le transport aérien;
- de favoriser le recours accru aux «modes de transport durables»
- d'améliorer l'efficacité de l'utilisation/fourniture de l'infrastructure grâce à une tarification et à d'autres mesures réglementaires appropriées

\* 16. Selon vous, l'objectif consistant à mettre en place des services de transport et de mobilité multimodaux, durables et efficaces, répondant aux besoins des utilisateurs dans le secteur du transport de marchandises a-t-il été atteint?

- Oui
- Oui, globalement
- Partiellement
- Non, pas du tout
- Sans avis

**Veillez expliquer brièvement votre réponse**

*1000 caractère(s) maximum*

Cet objectif n'est pas le but du RTE-T, qui agit sur l'infrastructure et non sur les services.

\* 17. À votre avis, l'objectif consistant à mettre en place des services de transport et de mobilité multimodaux, attrayants, durables et efficaces, répondant aux besoins des utilisateurs dans le secteur du transport de passagers a-t-il été atteint?

- Oui
- Oui, globalement
- Partiellement
- Non, pas du tout
- Sans avis

Pourriez-vous expliciter votre réponse?

*1000 caractère(s) maximum*

Cet objectif n'est pas le but du RTE-T, qui agit sur l'infrastructure et non sur les services.

\* 18. Selon vous, le règlement RTE-T a-t-il contribué à rendre plus efficace l'utilisation et la fourniture d'infrastructures dans l'UE?

- Oui
- Oui, globalement
- Partiellement
- Non, pas du tout
- Sans avis

Veillez expliquer brièvement votre réponse?

*1000 caractère(s) maximum*

Le règlement RTE-T a globalement contribué à rendre plus efficace l'utilisation et la fourniture d'infrastructures dans l'UE, mais on peut regretter qu'il n'ait pas plus accompagné le développement durable des ports, et notamment leurs efforts en faveur du report modal.

## E. Outils de mise en œuvre

---

Les orientations relatives au RTE-T ont défini un certain nombre d'instruments de mise en œuvre visant à soutenir le déploiement de la politique du RTE-T tout en associant un large éventail de parties prenantes et en assurant la cohérence avec d'autres instruments de l'UE. Dans cette partie, nous souhaiterions connaître votre avis sur:

- l'adéquation des corridors de réseau central en tant qu'instrument de mise en œuvre;
- la coordination entre la mise en œuvre du RTE-T et d'autres instruments de l'UE;

- l'utilité des coordonnateurs européens pour soutenir la mise en œuvre des corridors.

19. Selon vous, existe-t-il une cohérence suffisante entre la politique RTE-T et les autres politiques de l'UE?

	Oui	Non	Sans avis
Politique structurelle et de cohésion.	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Politique de mobilité urbaine durable	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Politique environnementale	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Politique économique et commerciale	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Politique sociale/emploi	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Politique de coopération avec les pays tiers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

\* 20. Selon vous, existe-t-il une cohérence suffisante entre la politique du RTE-T et les autres objectifs/tendances actuels et à venir des politiques de transport (carburants de substitution, nouveaux modèles de mobilité, mobilité urbaine durable, automatisation, etc.)?

- Oui
- Non
- Sans avis

\* 21. Connaissez-vous les coordonnateurs européens?

- Oui
- Non

21,1. Si oui, pensez-vous que les coordonnateurs européens pourraient faciliter et accélérer la mise en œuvre du réseau central RTE-T?

- Oui
- Non
- Sans avis

\* 22. Selon vous, les dates d'achèvement du réseau central en 2030 et du réseau global en 2050 sont-elles réalistes?

- Très réalistes
- Modérément réalistes
- Peu réalistes
- Pas du tout réalistes
- Sans avis

\* 23. Avez-vous déjà utilisé le système TEN-Tec de la Commission européenne?

- Oui
- Non

F. Autres informations

---

**24 Si vous souhaitez ajouter d'autres informations ou observations - dans le cadre du présent questionnaire - vous pouvez le faire ici.**

*3000 caractère(s) maximum*

Dans un contexte de changement climatique et d'augmentation des émissions de GES dans le secteur du transport, la Région Nouvelle-Aquitaine soutient et encourage les actions de ses ports de Bayonne, Bordeaux et La Rochelle, en faveur du report modal.

Par ailleurs, les ports peuvent être des lieux de production d'énergie renouvelable. Les infrastructures portuaires ont en effet un rôle à jouer dans la transition énergétique en tant que lieux de production mais aussi d'expérimentation et d'innovation dans le domaine de l'énergie, du numérique mais aussi du recyclage de matériaux. La transition énergétique est notamment un sujet majeur pour le Grand Port Maritime de Bordeaux, dont le trafic est constitué à plus de 50% d'hydrocarbures, mais aussi pour les entreprises implantées dans la zone portuaire.

Le RTE-T doit en outre appuyer le développement des interconnexions fluviales et ferroviaires en lien avec les ports. Cette évolution serait particulièrement opportune pour le désengorgement de la métropole bordelaise, en intégrant le fleuve au RTE-T. Le mode fluvial fait effectivement partie des leviers de la transition énergétique, en permettant une massification du transport de marchandises pour un coût moindre et le développement de solutions de logistique urbaine. Le mode fluvial pourrait également être un lieu d'innovation et d'expérimentation avec des motorisations alternatives, condition sine qua non pour un transport décarboné.

**25 Vous pouvez, si vous le souhaitez, joindre un document concis, par exemple des éléments complémentaires étayant vos réponses ou un document de prise de position. La taille de fichier maximale est de 1 Mo.**

**Veillez noter que le document que vous chargerez sera publié avec vos réponses au questionnaire, qui constituent la contribution essentielle à la présente consultation publique. Ce document sert de référence additionnelle pour mieux faire comprendre votre point de vue.**

La taille de fichier maximale est de 1 Mo.

Seuls les fichiers du type pdf,txt,doc,docx,odt,rtf sont autorisés

**e72c8fa5-1663-4680-92d2-0a3973445bb6/PositionPortdelaRochelle.pdf**

**Contact**

MOVE-TEN-T-REVISION@ec.europa.eu