

Consultation publique sur l'évaluation du livre blanc de 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» et sur la future stratégie européenne pour une mobilité intelligente et durable.

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Introduction

La première partie du présent questionnaire porte sur les actions passées de l'UE en matière de politique des transports, en particulier celles mises en œuvre dans le cadre du livre blanc de la Commission sur les transports adopté en 2011, qui définit une vision à long terme, à l'horizon 2050, pour le secteur des transports. À ce jour, la Commission a donné suite à la quasi-totalité des 40 points d'action énumérés dans le livre blanc et a concrétisé la grande majorité des 132 initiatives prévues.

Une évaluation du livre blanc a été lancée en février 2019 avec la publication d'une feuille de route de l'évaluation (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2080-Evaluation-of-the-2011-White-Paper-on-Transport>). Elle couvre tous les domaines dans lesquels des activités ont été exécutées depuis l'adoption du livre blanc de 2011. Elle examine les besoins en matière de transport recensés dans le livre blanc, les objectifs fixés, les initiatives proposées et les résultats obtenus, ainsi que l'impact global de la stratégie depuis sa mise en place.

La deuxième partie de ce questionnaire porte sur les actions futures de l'UE dans le domaine des transports et de la mobilité, notamment celles relevant de la communication sur le pacte vert pour l'Europe adoptée par la Commission européenne en décembre 2019, et sur l'élaboration d'une nouvelle stratégie pour une mobilité intelligente et durable, qui doit être présentée par la Commission européenne avant la fin de l'année 2020.

La pandémie de COVID-19 a eu de graves répercussions sur la mobilité en Europe et sur le secteur européen des transports. L'arrêt des activités économiques a mis en péril des emplois, des revenus et des entreprises saines comme jamais ils ne l'ont été lors de crises précédentes. La Commission a pris des mesures inédites pour aider le secteur des transports, notamment des mesures en faveur d'une flexibilité totale dans le cadre des règles budgétaires de l'UE pour apporter un soutien sectoriel, un nouvel encadrement temporaire des aides d'État concernant les aides à la liquidité et à la recapitalisation, un instrument européen de soutien à l'emploi (Support to mitigate Unemployment Risks in an Emergency, ou

SURE) et un instrument européen de solvabilité. La communication intitulée «L'heure de l'Europe: réparer les dommages et préparer l'avenir pour la prochaine génération» [1] a défini par la suite la voie à suivre pour la relance en Europe, y compris dans le secteur des transports. Dans le droit fil de cette communication, l'Europe doit investir pour protéger les emplois et en créer de nouveaux, et assurer la viabilité compétitive de son secteur des transports en bâtissant un avenir plus équitable, écologique, numérique et résilient. L'Europe doit réparer les dommages à court terme causés par la crise tout en investissant également dans l'avenir à long terme de la mobilité. Pour y parvenir, l'Union doit faire preuve de clarté dans ses objectifs et de certitude quant à l'orientation à donner à ses stratégies.

Compte tenu de ce qui précède, les questions de la présente section portent sur les défis et sur les mesures qui doivent être prises pour que le secteur des transports et de la mobilité maîtrise la double transition écologique et numérique et pour faire du système des transports un système résilient, capable de résister aux crises futures, qui soit prêt pour l'avenir et soutenu par une chaîne d'approvisionnement industrielle qui conserve une position de force dans un monde moderne. Dans ce contexte, selon le pacte vert pour l'Europe, pour que l'UE atteigne son objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050, le secteur des transports doit réduire ses émissions de 90 % d'ici 2050 et devrait devenir nettement moins polluant, en particulier dans les villes. Veuillez noter, par ailleurs, que la Commission européenne mène également une consultation publique ouverte portant sur le renforcement de l'ambition climatique de l'Union à l'horizon 2030 et l'élaboration de certaines politiques en matière de climat et d'énergie prévues par le pacte vert pour l'Europe, qui englobent les aspects de la mobilité et des transports (<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12265-2030-Climate-Target-Plan/public-consultation>). Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la préparation du plan cible en matière de climat à l'horizon 2030, dont l'adoption par la Commission est prévue au troisième trimestre de 2020 et qui aura également un impact significatif sur les politiques de l'UE en matière de transport et de mobilité.

Le secteur devrait contribuer à réaliser l'ambition, énoncée dans le pacte vert pour l'Europe, d'éliminer toute pollution en se concentrant sur l'atténuation de l'incidence des transports sur notre environnement climatique et naturel et en réduisant la pollution atmosphérique, aquatique et acoustique. Pour contribuer à cette transition, tous les modes, que ce soit la route, le rail, l'aviation et le transport par voie d'eau, doivent déployer des efforts considérables pour réduire les émissions et les effets néfastes sur l'environnement qu'ils génèrent. Cette transition devrait permettre d'améliorer la santé et le bien-être de nos citoyens, mais aussi d'accroître l'autonomie stratégique de l'Union européenne, y compris dans le domaine des transports et la mobilité. Cette transition doit, dans le même temps, être juste, abordable et inclusive, en plaçant le citoyen au premier plan. Elle doit également permettre de maintenir les normes de sûreté et de sécurité les plus élevées dans le secteur des transports.

La Commission européenne prévoit donc d'adopter en 2020 une «Stratégie de l'UE pour une mobilité durable et intelligente» visant à atteindre ces objectifs. La stratégie déterminera les principaux domaines et initiatives en matière de transport et de mobilité concernant lesquels la Commission examinera les mesures à prendre dans les années à venir et au-delà.

Elle mettra l'accent sur les mesures visant à réduire l'impact des émissions de gaz à effet de serre sur l'environnement et sur la santé des citoyens en général et accélérera la transition vers une mobilité plus durable. La stratégie mettra également l'accent sur le fait que ces objectifs devront être atteints dans un contexte de modernisation du secteur des transports, qui devra devenir un secteur d'activité de premier plan innovant tout à la fois plus intelligent, plus numérique, plus inclusif. Elle couvrira également des domaines tels que la sécurité et la sûreté, les aspects sociaux (y compris l'accessibilité, la disponibilité et le caractère abordable), la connectivité et les questions liées au marché unique, ainsi que la dimension

extérieure lorsque des changements sont nécessaires pour permettre l'adaptation du secteur des transports à une économie propre, numérique et moderne.

Structure de l'enquête

La présente consultation publique ouverte porte à la fois sur l'évaluation du Livre blanc et sur la future stratégie de l'UE pour une mobilité intelligente et durable. (<https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/EUtransport2020survey>)

La première partie de l'enquête, qui se concentre sur l'évaluation du livre blanc, servira à analyser son efficacité, son efficience, sa pertinence et sa valeur ajoutée européenne.

La deuxième partie de l'enquête porte sur la future stratégie. Elle examine les grands défis actuels et futurs en matière de transport et de mobilité, ainsi que les domaines d'intervention possibles au niveau européen. Elle vous offre également la possibilité d'exprimer votre point de vue sur les mesures qui pourraient être prises pour relever les défis recensés.

Vous pouvez choisir de répondre aux deux parties du questionnaire ou à l'une d'entre elles seulement.

Si vous avez des questions et des remarques, veuillez contacter:

- en ce qui concerne l'évaluation du Livre blanc: MOVE-WHITE-PAPER-CONSULTATION@ec.europa.eu
- en ce qui concerne la future stratégie en faveur d'une mobilité intelligente et durable: MOVE-MOBILITY-STRATEGY@ec.europa.eu

[1] COM(2020) 456 final.

Informations vous concernant

* Langue de votre contribution

- allemand
- anglais
- bulgare
- croate
- danois
- espagnol
- estonien
- finnois
- français
- gaélique
- grec
- hongrois
- italien

- letton
- lituanien
- maltais
- néerlandais
- polonais
- portugais
- roumain
- slovaque
- slovène
- suédois
- tchèque

* Vous répondez en tant que:

- Établissement universitaire/institut de recherche
- Organisation sectorielle
- Société/organisation d'entreprises
- Organisation de consommateurs
- Citoyen(ne) de l'UE
- Organisation de protection de l'environnement
- Ressortissant(e) d'un pays tiers
- Organisation non gouvernementale (ONG)
- Autorité publique
- Organisation syndicale
- Autres

* Prénom

Alain

* Nom

Rousset

* Adresse électronique (ne sera pas publiée)

consultationUE@nouvelle-aquitaine.fr

* Portée

- internationale
- locale
- nationale
- régionale

*** Nom de l'organisation**

255 caractère(s) maximum

Région Nouvelle-Aquitaine

*** Taille de l'organisation**

- Microentreprise (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 caractère(s) maximum

Veillez vérifier si votre organisation est inscrite au [registre de transparence](#). Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent de leur plein gré les organisations cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'Union européenne.

*** Pays d'origine**

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

- | | | | |
|--------------------------------------|---|----------------------------------|--|
| <input type="radio"/> Afghanistan | <input type="radio"/> Estonie | <input type="radio"/> Kiribati | <input type="radio"/> République dominicaine |
| <input type="radio"/> Afrique du Sud | <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> Roumanie |
| <input type="radio"/> Albanie | <input type="radio"/> États-Unis | <input type="radio"/> Koweït | <input type="radio"/> Royaume-Uni |
| <input type="radio"/> Algérie | <input type="radio"/> Éthiopie | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Russie |
| <input type="radio"/> Allemagne | <input type="radio"/> Fidji | <input type="radio"/> La Réunion | <input type="radio"/> Rwanda |
| <input type="radio"/> Andorre | <input type="radio"/> Finlande | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Sahara occidental |
| <input type="radio"/> Angola | <input checked="" type="radio"/> France | <input type="radio"/> Lettonie | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Liban | <input type="radio"/> Saint-Christophe-et-Niévès |

- Antarctique
- Antigua-et-Barbuda
- Arabie saoudite
- Argentine
- Arménie
- Aruba
- Australie
- Autriche
- Azerbaïdjan
- Bahreïn
- Bangladesh
- Barbade
- Belgique
- Belize
- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Biélorussie
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Gambie
- Géorgie
- Ghana
- Gibraltar
- Grèce
- Grenade
- Groenland
- Guadeloupe
- Guam
- Guatemala
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guinée équatoriale
- Guyana
- Guyane
- Haïti
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie
- Liberia
- Libye
- Liechtenstein
- Lituanie
- Luxembourg
- Macao
- Macédoine du Nord
- Madagascar
- Malaisie
- Malawi
- Maldives
- Mali
- Malte
- Maroc
- Martinique
- Maurice
- Mauritanie
- Mayotte
- Mexique
- Micronésie
- Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha,
- Sainte-Lucie
- Saint-Marin
- Saint-Martin
- Saint-Pierre-et-Miquelon
- Saint-Vincent-et-les-Grenadines
- Samoa
- Samoa américaines
- Sao Tomé-et-Principe
- Sénégal
- Serbie
- Seychelles
- Sierra Leone
- Singapour
- Sint-Maarten
- Slovaquie
- Slovénie
- Somalie
- Soudan
- Soudan du Sud

- Bosnie-Herzégovine
- Botswana
- Brésil
- Brunei
- Bulgarie
- Île Bouvet
- Île Christmas
- Île de Man
- Île Norfolk
- Îles Åland
- Îles Caïmans
- Îles Cocos
- Îles Cook
- Îles Falkland
- Îles Féroé
- Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud
- Îles Heard et McDonald
- Îles Mariannes du Nord
- Îles Marshall
- Îles mineures éloignées des États-Unis
- Îles Pitcairn
- Îles Salomon
- Îles Turks-et-Caïcos
- Moldavie
- Monaco
- Mongolie
- Monténégro
- Montserrat
- Mozambique
- Myanmar /Birmanie
- Namibie
- Nauru
- Népal
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Norvège
- Nouvelle-Calédonie
- Nouvelle-Zélande
- Oman
- Sri Lanka
- Suède
- Suisse
- Suriname
- Svalbard et Jan Mayen
- Syrie
- Tadjikistan
- Taïwan
- Tanzanie
- Tchad
- Tchéquie
- Terres australes et antarctiques françaises
- Territoire britannique de l'océan Indien
- Territoires palestiniens
- Thaïlande
- Timor-Oriental
- Togo
- Tokélaou

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input type="radio"/> Congo | <input type="radio"/> Îles Vierges américaines | <input type="radio"/> Ouganda | <input type="radio"/> Tonga |
| <input type="radio"/> Corée du Nord | <input type="radio"/> Îles Vierges britanniques | <input type="radio"/> Ouzbékistan | <input type="radio"/> Trinité-et-Tobago |
| <input type="radio"/> Corée du Sud | <input type="radio"/> Inde | <input type="radio"/> Pakistan | <input type="radio"/> Tunisie |
| <input type="radio"/> Costa Rica | <input type="radio"/> Indonésie | <input type="radio"/> Palaos | <input type="radio"/> Turkménistan |
| <input type="radio"/> Côte-d'Ivoire | <input type="radio"/> Iran | <input type="radio"/> Panama | <input type="radio"/> Turquie |
| <input type="radio"/> Croatie | <input type="radio"/> Iraq | <input type="radio"/> Papouasie - Nouvelle-Guinée | <input type="radio"/> Tuvalu |
| <input type="radio"/> Cuba | <input type="radio"/> Irlande | <input type="radio"/> Paraguay | <input type="radio"/> Ukraine |
| <input type="radio"/> Curaçao | <input type="radio"/> Islande | <input type="radio"/> Pays-Bas | <input type="radio"/> Uruguay |
| <input type="radio"/> Danemark | <input type="radio"/> Israël | <input type="radio"/> Pérou | <input type="radio"/> Vanuatu |
| <input type="radio"/> Djibouti | <input type="radio"/> Italie | <input type="radio"/> Philippines | <input type="radio"/> Venezuela |
| <input type="radio"/> Dominique | <input type="radio"/> Jamaïque | <input type="radio"/> Pologne | <input type="radio"/> Viêt Nam |
| <input type="radio"/> Égypte | <input type="radio"/> Japon | <input type="radio"/> Polynésie française | <input type="radio"/> Wallis-et-Futuna |
| <input type="radio"/> El Salvador | <input type="radio"/> Jersey | <input type="radio"/> Porto Rico | <input type="radio"/> Yémen |
| <input type="radio"/> Émirats arabes unis | <input type="radio"/> Jordanie | <input type="radio"/> Portugal | <input type="radio"/> Zambie |
| <input type="radio"/> Équateur | <input type="radio"/> Kazakhstan | <input type="radio"/> Qatar | <input type="radio"/> Zimbabwe |
| <input type="radio"/> Érythrée | <input type="radio"/> Kenya | <input type="radio"/> République centrafricaine | |
| <input type="radio"/> Espagne | <input type="radio"/> Kirghizstan | <input type="radio"/> République démocratique du Congo | |

* Paramètres de confidentialité pour la publication

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

Mode anonyme

Seuls la catégorie de répondants à laquelle vous appartenez, 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 renseignements personnels (nom, nom et taille de l'organisation, numéro d'inscription au registre de transparence, pays d'origine) seront publiés avec votre contribution.

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

Partie I: ÉVALUATION DU LIVRE BLANC DE 2011

I n t r o d u c t i o n

Depuis 2011, le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» [1] (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=celex:52011DC0144>) sert de cadre stratégique global pour les priorités, les objectifs et les initiatives de la Commission dans le domaine de la politique des transports de l'UE.

Le livre blanc définit une stratégie à long terme visant à aider le système de transport de l'UE à atteindre l'objectif global de la politique européenne des transports, à savoir garantir l'accès des générations actuelles et futures à des modes de déplacement sûrs, sans risques, fiables et d'un coût abordable pour satisfaire leurs besoins et leurs aspirations propres, tout en minimisant les effets indésirables tels que les embouteillages, les accidents, la pollution atmosphérique et sonore et le changement climatique.

Le livre blanc de 2011[2] détermine et tente de résoudre les trois principaux problèmes auxquels les transports étaient confrontés en 2011 :

- augmentation du prix du pétrole et dépendance persistante à l'égard du pétrole;
- congestion croissante et connectivité insuffisante;
- détérioration du climat et de l'environnement local (c'est-à-dire pollution).

Le livre blanc définit une vision pour des transports durables et économes en ressources d'ici 2050, sur laquelle s'appuiera la mise en place d'un système de transport intégré, durable et efficace dans l'UE. À cette fin, le livre blanc établit un programme de travail comprenant 132 initiatives, législatives et non législatives, qui ont été regroupées autour de 40 points d'action différents.

Le livre blanc expose également dix grands objectifs quantitatifs et qualitatifs (https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_fr.pdf).

Plusieurs d'entre eux définissent des jalons quantitatifs concrets qui servent de critères de référence pour mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs du livre blanc.

Étant donné que certains objectifs devaient être atteints d'ici 2030 ou même 2020, il y a lieu à présent de

réexaminer les progrès accomplis, de recenser les problèmes persistants et nouveaux qui influencent les actions définies dans le livre blanc et d'évaluer la pertinence de ce dernier dans le contexte de l'évolution des politiques énergétique, climatique, environnementale et industrielle.

[1] COM(2011) 144 final.

[2] Une analyse plus détaillée figure dans le document de travail des services de la Commission qui l'accompagne: SEC(2011) 391 final du 28.3.2011.

A. Efficacité de la stratégie établie dans le livre blanc

1. Le livre blanc définit trois grands objectifs généraux: réduire les émissions de gaz à effet de serre de 60 % d'ici 2050, réduire la dépendance du secteur des transports à l'égard du pétrole et réduire la congestion. Selon vous, les initiatives de l'UE en matière de transport au cours des dix dernières années:

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Plutôt d'accord	Totalement d'accord	Sans avis
ont contribué à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités de transport dans l'UE.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ont contribué à réduire l'utilisation de pétrole dans les transports.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ont contribué à réduire la congestion routière dans le trafic quotidien.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.1. Le Livre blanc de 2011 a-t-il été efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par les différents modes de transport?

- Très efficace
- Efficace
- Neutre
- Inefficace
- Tout à fait inefficace

1.2. [Si la réponse à la question Q1 ci-dessus est inefficace ou tout à fait inefficace] Pourquoi le Livre blanc n'a-t-il pas été efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant de l'activité de transport?

2. Au-delà de ses trois grands objectifs, la politique des transports de l'UE s'efforce de garantir des services de transport sûrs, fiables, durables, équitables, accessibles et abordables pour les citoyens et les entreprises dans l'ensemble de l'UE. Par rapport à la situation il y a 10 ans, comment évalueriez-vous la contribution de la stratégie du livre blanc sur les transports à la réalisation de ces objectifs?

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Plutôt d'accord	Totalement d'accord	Sans avis
L'accès aux services de transport s'est amélioré pour les passagers et les navetteurs.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès aux services de transport de marchandises s'est amélioré pour les entreprises.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les activités de transport individuelles produisent moins d'effets néfastes pour les autres personnes et pour l'environnement.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les besoins de mobilité de la génération actuelle sont atteints avec une charge plus faible pour les générations futures.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le prix des services de transport reflète mieux leurs coûts externes (changement climatique, pollution atmosphérique et sonore, accidents, perte de la biodiversité, accroissement de l'utilisation des sols, etc.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La sécurité des services de transport dans l'UE s'est améliorée.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La sûreté des services de transport dans l'UE s'est améliorée.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les services de transport sont devenus plus fiables et de meilleure qualité.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le transport est devenu plus abordable.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il est devenu plus facile de réserver en ligne des billets pour les bus/trains/avions.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il est devenu plus facile de consulter les horaires des transports en ligne.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

La planification et la réservation de billets pour un voyage combinant plusieurs modes de transport de personnes en un seul voyage (par exemple, train et avion) sont devenues plus faciles.	<input type="radio"/>					
La combinaison de plusieurs modes de transport de marchandises dans le cadre d'une seule opération de transport (par exemple, la route et le train ou les voies navigables intérieures) est devenue plus efficace et plus accessible.	<input type="radio"/>					
Les droits des passagers de bus/trains/avions au départ de l'UE sont mieux respectés.	<input type="radio"/>					
Les conditions d'emploi dans le secteur des transports de l'UE se sont améliorées.	<input type="radio"/>					

3. Pour atteindre les objectifs de la politique des transports de l'UE, le livre blanc contient une liste exhaustive d'initiatives regroupées en plusieurs domaines d'action. Aujourd'hui, dans tous ces domaines, la Commission a lancé des initiatives, dont un grand nombre sont législatives, d'autres non législatives. Selon vous, dans quelle mesure les progrès réalisés dans chaque domaine d'action contribuent-ils à la réalisation de la politique de l'UE en matière de transports, comme indiqué dans le livre blanc?

3.1 Un espace européen unique des transports

Des règles et des initiatives ont été adoptées pour améliorer le fonctionnement du marché unique des services de transport, lever les obstacles à l'entrée sur le marché et accroître l'efficacité. Les initiatives ont concerné tous les modes de transport, notamment l'amélioration de l'accès aux marchés ferroviaires nationaux de voyageurs, l'adoption d'une approche intégrée de la gestion des corridors de fret, l'achèvement du ciel unique européen, l'amélioration de la connexion des ports de l'UE grâce à la création de la «ceinture bleue», un cadre durable pour la navigation intérieure, un allègement des restrictions au cabotage dans le transport routier de marchandises, un meilleur accès au marché des services de transport par autobus et autocar et un cadre pour l'échange d'informations et la gestion des transports le long de la chaîne logistique de transport de marchandises multimodal.

La contribution des actions entreprises dans le cadre de l'espace unique européen des transports (comme décrit ci-dessus) a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative
- Très négative
- Sans avis

3.2 Promouvoir des emplois de qualité et de bonnes conditions de travail

Dans ce domaine, la Commission a lancé la mise en place d'un code social pour les travailleurs du secteur des activités mobiles de transport routier, d'un programme social pour le transport maritime et, à l'échelle de l'UE, de normes minimales de qualité et de service pour les travailleurs de l'ensemble de la chaîne des transports aériens.

La contribution des actions dans le domaine de la promotion d'emplois de qualité et de bonnes conditions de travail a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative
- Très négative

Sans avis

3.3 Transports sûrs

Des règles et des initiatives ont été adoptées pour accroître la sûreté du transport aérien de marchandises et de passagers, mettre en place un groupe d'experts sur la sûreté des transports terrestres et améliorer la sécurité «de bout en bout» tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

La contribution des initiatives en matière de sûreté des transports a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative
- Très négative
- Sans avis

3.4 Sécurité des transports

Dans ce domaine, des règles et des initiatives ont été adoptées, notamment en ce qui concerne le déploiement des technologies de sécurité routière, un paquet relatif à la sécurité routière, une stratégie européenne pour la sécurité de l'aviation civile, ainsi que des initiatives en faveur d'un transport maritime plus sûr, des améliorations en matière de sécurité ferroviaire dans le cadre du 4e paquet ferroviaire et des règles simplifiées pour le transport intermodal de marchandises dangereuses.

La contribution des initiatives en matière de sécurité des transports a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative
- Très négative
- Sans avis

3.5 Qualité et fiabilité des services

Dans ce domaine, la Commission a lancé une initiative visant à élaborer une interprétation uniforme de la législation de l'Union en matière de droits des passagers ainsi que des principes communs applicables aux droits des passagers dans tous les modes de transport. Elle a publié des lignes directrices concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite. La Commission a également adopté des spécifications pour la fourniture de services d'informations sur les déplacements multimodaux à l'échelle de l'UE et a publié des orientations sur la continuité de la mobilité des voyageurs à la suite de l'interruption du système de transport.

La contribution des initiatives en matière de qualité et de fiabilité des services a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative
- Très négative
- Sans avis

3.6 Recherche et innovation dans le secteur des transports

Dans ce domaine, des règles et des initiatives ont été adoptées, notamment pour soutenir le développement de véhicules propres, sûrs et silencieux, le déploiement de technologies visant à améliorer la sécurité et la sûreté des transports (déploiement du système eCall, par exemple), le développement de nouveaux systèmes de transport (aéronefs sans équipage, etc.), ainsi qu'une stratégie durable en matière de carburants de substitution et des innovations en faveur d'une mobilité urbaine durable. Les initiatives réglementaires dans ce domaine comprennent, entre autres, les normes relatives aux émissions de CO2 des véhicules, les normes relatives aux émissions sonores, un cycle d'essai révisé pour mesurer les émissions, les normes d'interopérabilité pour les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant, les exigences de conduite écologique, ainsi que les spécifications des conditions d'accès aux données de transport pour la sûreté et la sécurité.

La contribution des initiatives dans le domaine de la recherche et de l'innovation a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative
- Très négative
- Sans avis

3.7 Mobilité urbaine intégrée

Dans ce domaine, la Commission soutient et surveille la mise en place par les États membres de plans de mobilité urbaine durable. Elle a également proposé un cadre de l'UE pour la tarification routière en milieu urbain et une stratégie pour la logistique urbaine à émissions nulles.

La contribution des initiatives en matière de mobilité urbaine intégrée a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative

- Très négative
- Sans avis

3.8 Infrastructures modernes et financement intelligent

Dans ce domaine, les orientations RTE-T et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe fournissent le cadre et le financement nécessaires à la mise au point d'infrastructures européennes stratégiques qui tiennent compte des besoins en matière d'efficacité énergétique et des défis liés au changement climatique. En outre, les initiatives adoptées dans ce domaine visent à déployer des technologies intelligentes et interopérables à grande échelle (telles que SESAR, ITS, ERTMS, RIS, etc.) et à créer une structure de corridor de fret multimodal. Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe a créé un nouveau cadre de financement pour les infrastructures de transport. L'engagement du secteur privé a été favorisé, entre autres, par le recours au Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFIS). Parmi les initiatives en faveur d'une tarification et d'une fiscalité intelligentes figurent des propositions telles qu'une révision de la directive «Eurovignette».

La contribution des initiatives en matière d'infrastructures modernes et de financements intelligents a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative
- Très négative
- Sans avis

3.9 Dimension extérieure de la politique des transports de l'UE

Le livre blanc prévoit un domaine d'action portant sur le rôle international des transports de l'UE. Ce domaine comprend, notamment, des initiatives visant à étendre les règles du marché intérieur aux organisations internationales et aux partenaires commerciaux, à achever l'espace aérien commun européen, à agir dans le cadre des enceintes multilatérales pour faire face aux besoins en matière d'efficacité énergétique, au changement climatique et au terrorisme, à soumettre le transport maritime par conteneurs aux règles de l'UE en matière d'ententes et d'abus de position dominante et à renforcer la coopération en matière de politique des transports avec les pays voisins de l'UE.

La contribution des initiatives portant sur la dimension extérieure de la politique des transports de l'UE a été:

pas plus de 1 choix

- Très positive
- Positive
- Ni positive ni négative
- Négative
- Très négative

Sans avis

4. Pensez-vous que le livre blanc a recensé les domaines dans lesquels une action est nécessaire pour relever les défis auxquels est confronté le secteur des transports de l'UE?

pas plus de 1 choix

Oui

Non

Sans avis

5. Y a-t-il un domaine d'action qui, selon vous, n'a pas été recensé dans le livre blanc? Veuillez préciser:

6. Quels ont été les effets des évolutions technologiques et sociétales suivantes depuis l'adoption du livre blanc en 2011?

6.1 Accroissement de l'utilisation des technologies numériques par les exploitants de services de transport et émergence de nouveaux modèles d'entreprise dans les services de transport (par exemple, le covoiturage, les services de commande de course, la mobilité à la demande).

	Positifs	Légèrement positifs	Ni positifs ni négatifs	Légèrement négatifs	Négatifs	Sans avis
Réduire les émissions de gaz à effet de serre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduire la dépendance des transports à l'égard du pétrole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rendre les transports plus abordables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer l'accès aux services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la sécurité, la sûreté et la fiabilité des services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Limiter la croissance de la congestion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Réduire au minimum les coûts externes des activités de transport pour la société	<input type="radio"/>					
Renforcer la concurrence entre les prestataires de services de transport	<input type="radio"/>					
Améliorer la compétitivité du secteur des transports de l'UE sur le marché mondial	<input type="radio"/>					

6.2 Nouvelles tendances technologiques dans l'industrie manufacturière: intelligence artificielle, automatisation, électrification.

	Positifs	Légèrement positifs	Ni positifs ni négatifs	Légèrement négatifs	Négatifs	Sans avis
Réduire les émissions de gaz à effet de serre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduire la dépendance des transports à l'égard du pétrole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rendre les transports plus abordables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer l'accès aux services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la sécurité, la sûreté et la fiabilité des services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Limiter la croissance de la congestion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduire au minimum les coûts externes des activités de transport pour la société	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Renforcer la concurrence entre les prestataires de services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la compétitivité du secteur des transports de l'UE sur le marché mondial	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.3 Nouveaux modèles de mobilité individuelle (tels que le covoiturage, les vélos électriques, les trottinettes électriques, etc.) en milieu urbain.

	Positifs	Légèrement positifs	Ni positifs ni négatifs	Légèrement négatifs	Négatifs	Sans avis
Réduire les émissions de gaz à effet de serre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduire la dépendance des transports à l'égard du pétrole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rendre les transports plus abordables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer l'accès aux services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la sécurité, la sûreté et la fiabilité des services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Limiter la croissance de la congestion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduire au minimum les coûts externes des activités de transport pour la société	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Renforcer la concurrence entre les prestataires de services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la compétitivité du secteur des transports de l'UE sur le marché mondial	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.4 Croissance du commerce électronique: achats en ligne, livraisons à domicile et chaînes d'approvisionnement intégrées.

	Positifs	Légèrement positifs	Ni positifs ni négatifs	Légèrement négatifs	Négatifs	Sans avis
Réduire les émissions de gaz à effet de serre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Réduire la dépendance des transports à l'égard du pétrole	<input type="radio"/>					
Rendre les transports plus abordables	<input type="radio"/>					
Améliorer l'accès aux services de transport	<input type="radio"/>					
Améliorer la sécurité, la sûreté et la fiabilité des services de transport	<input type="radio"/>					
Limiter la croissance de la congestion	<input type="radio"/>					
Réduire au minimum les coûts externes des activités de transport pour la société	<input type="radio"/>					
Renforcer la concurrence entre les prestataires de services de transport	<input type="radio"/>					
Améliorer la compétitivité du secteur des transports de l'UE sur le marché mondial	<input type="radio"/>					

6.5 Y a-t-il, selon vous, d'autres tendances ou évolutions qui ne sont pas énumérées ci-dessus? (veuillez préciser et évaluer):

1000 caractère(s) maximum

Autres

	Positifs	Légèrement positifs	Ni positifs ni négatifs	Légèrement négatifs	Négatifs	Sans avis
Réduire les émissions de gaz à effet de serre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Réduire la dépendance des transports à l'égard du pétrole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rendre les transports plus abordables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Améliorer l'accès aux services de transport	<input type="radio"/>					
Améliorer la sécurité, la sûreté et la fiabilité des services de transport	<input type="radio"/>					
Limiter la croissance de la congestion	<input type="radio"/>					
Réduire au minimum les coûts externes des activités de transport pour la société	<input type="radio"/>					
Renforcer la concurrence entre les prestataires de services de transport	<input type="radio"/>					
Améliorer la compétitivité du secteur des transports de l'UE sur le marché mondial	<input type="radio"/>					

B. Pertinence du livre blanc

7. Aujourd'hui, comment évalueriez-vous l'importance des objectifs suivants énoncés dans le livre blanc de 2011 ?

	0 — Pas important	1	2	3	4	5 — Très important	Sans avis
Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports	<input type="radio"/>						
Réduire considérablement le taux de dépendance au pétrole des activités liées aux transports	<input type="radio"/>						
Limiter la croissance de la congestion	<input type="radio"/>						
Permettre un accès de base aux services de transport et permettre le développement des besoins de mobilité des particuliers et des entreprises	<input type="radio"/>						
Veiller à ce que les besoins de la génération actuelle en matière de transport soient satisfaits sans créer de charge excessive pour les prochaines générations	<input type="radio"/>						

Offrir des services de transport sûrs et fiables	<input type="radio"/>						
Veiller à ce que les transports soient abordables et qu'ils fonctionnent de manière équitable et efficace	<input type="radio"/>						
Promouvoir des emplois de qualité dans le secteur des transports	<input type="radio"/>						
Réduire au minimum les coûts externes du transport pour la société (c'est-à-dire les coûts liés aux accidents, à la pollution sonore et atmosphérique, à la perte de biodiversité et à l'utilisation accrue des sols)	<input type="radio"/>						

8. Les objectifs du livre blanc de 2011 s'appuient sur 10 grands objectifs concrets, qui servent de critères de référence quantitatifs et qualitatifs pour les progrès réalisés.

8.1 Veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord (ou non) avec les déclarations suivantes concernant les 10 grands objectifs?

	Totalement d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Sans avis
Les grands objectifs sont clairement définis.	<input type="radio"/>				
Les grands objectifs sont réalistes (ni trop ni pas assez ambitieux).	<input type="radio"/>				
Les grands objectifs sont complets et reflètent correctement les objectifs du livre blanc.	<input type="radio"/>				

Vous pouvez développer ici votre réponse à la question 8.1:

3000 caractère(s) maximum

8.2 Aujourd'hui, les grands objectifs définis en 2011 peuvent nous aider à évaluer les performances des systèmes de transport de l'UE et des États membres en ce qui concerne:

	Très utiles	Plutôt utiles	Ni utiles, ni inutiles	Plutôt inutiles	Complètement inutiles	Sans avis
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Incidences environnementales (décarbonation, réduction de la pollution atmosphérique et sonore)	<input type="radio"/>					
Efficacité dans l'utilisation de l'énergie et des ressources	<input type="radio"/>					
Niveau d'intégration des services de transport à l'intérieur des modes et entre modes	<input type="radio"/>					
Qualité du service pour les usagers des transports	<input type="radio"/>					

9. Le livre blanc de 2011 adopte une approche stratégique générale, c'est-à-dire qu'il met en place un cadre assorti d'objectifs, de domaines d'action et d'initiatives concrètes pour relever les défis auxquels est confronté le secteur des transports de l'UE. Il énumère un certain nombre d'initiatives, qui ont été articulées autour de points d'action. Nous aimerions connaître votre point de vue sur cette manière d'aborder les défis auxquels est confronté le secteur des transports de l'UE.

9.1 Étant donné les défis auxquels la politique des transports de l'UE est confrontée, le livre blanc et ses points d'action ont été:

pas plus de 1 choix

- Très utiles
- Utiles
- Plutôt utiles
- Plutôt inutiles
- Inutiles
- Sans avis

9.2 Y a-t-il des initiatives du livre blanc de 2011 qui, selon vous, sont toujours utiles, qu'elles soient ou non mises en œuvre (veuillez préciser)?

1000 caractère(s) maximum

9.3 Y a-t-il des initiatives du livre blanc de 2011 qui, selon vous, devraient être abandonnées (veuillez préciser)?

1000 caractère(s) maximum

9.4 Êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes?

	Oui	Non	Sans avis
Le livre blanc de 2011 sur les transports a fourni un cadre approprié pour répondre aux besoins de la politique des transports.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le champ d'application du livre blanc était trop restreint Il devrait se concentrer non seulement sur les aspects liés aux transports, mais également sur les politiques dans les domaines de l'énergie, de l'industrie, de l'environnement et du climat.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le champ d'application du livre blanc était trop large. Il aurait dû se concentrer sur un nombre plus limité de questions essentielles pour le secteur des transports de l'UE.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

C. Valeur ajoutée européenne du livre blanc 2011

10. Pensez-vous qu'un livre blanc sur la politique des transports au niveau de l'UE présente une valeur ajoutée supplémentaire par rapport aux politiques en matière de transport qui ont été menées dans les États membres au niveau national /régional?

pas plus de 1 choix

- Oui
- Non
- Sans avis

D. Efficacité du livre blanc et des initiatives qu'il propose

Nous souhaiterions connaître votre point de vue sur les coûts et les avantages des actions énumérées dans le livre blanc, notamment savoir si vous estimez que les coûts (en termes de ressources financières et humaines) alloués à la mise en œuvre des 40 actions spécifiques ont été plus élevés ou plus faibles que les bénéfices obtenus.

11. De manière générale, quelle est votre appréciation du rapport entre les coûts et les avantages des actions du livre blanc?

	Les avantages sont supérieurs aux coûts	Les avantages et les coûts sont égaux	Les coûts sont supérieurs aux avantages	Sans avis
Pour l'environnement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les fabricants d'équipements de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les exploitants d'infrastructures/prestataires de services de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pour les usagers/passagers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour l'administration publique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour la société dans son ensemble	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Avez-vous connaissance d'initiatives relevant du livre blanc dans votre ou vos domaines d'activité qui se seraient traduites par des efforts et/ou des coûts supplémentaires pour votre organisation (pour la mise en œuvre ou l'exécution)? Veuillez préciser lesquelles:

1500 caractère(s) maximum

13. Selon vous, existe-t-il des aspects du livre blanc qui pourraient être simplifiés sans pour autant réduire son efficacité? Veuillez expliciter votre réponse.

3000 caractère(s) maximum

Partie II Stratégie future en matière de transports et de mobilité

I n t r o d u c t i o n

Dans le cadre de son pacte vert pour l'Europe[1], la Commission a annoncé la stratégie de l'UE pour une mobilité durable et intelligente qui expose sa vision pour la mobilité future de l'Europe.

Cette partie du questionnaire vise à recueillir l'avis des parties prenantes sur les principaux objectifs et les domaines d'intervention possibles au niveau de l'UE pour permettre une transition vers des transports durables (y compris la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants), moderniser le secteur et le rendre plus intelligent et plus inclusif. Le questionnaire porte également sur la manière de relever ces défis, ainsi que ceux liés à la sécurité, la sûreté, les aspects sociaux (y compris l'accessibilité, la disponibilité et le caractère abordable), les aspects relatifs à la connectivité et au marché unique, ainsi qu'à la dimension extérieure des politiques de l'UE.

La consultation publique s'inscrit dans le cadre des efforts plus larges déployés par la Commission pour consulter les citoyens, les autorités et d'autres parties prenantes dans les États membres, y compris les organisations professionnelles, les entreprises, les consommateurs et les organismes non gouvernementaux concernés.

Pour de plus amples informations, veuillez consulter la future feuille de route (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives?&frontEndStage=PLANNING_WORKFLOW).

[1] COM(2019) 640 final.

1. Selon vous, quelle sera la gravité de l'incidence du COVID-19 sur la connectivité et les schémas de mobilité à court et à moyen terme? (Veuillez noter de 1 — pas d'incidence, jusqu'à 10 — très grave)

	1 - Aucune incidence	2	3	4	5	6	7	8	9	10 = très grave
Court terme (1-2 ans)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>						
Moyen terme (jusqu'à 2030)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>					

2. Quelles leçons faut-il tirer de la crise de la COVID-19 et de ses répercussions sur la connectivité et sur les schémas et les comportements en matière de mobilité afin de mettre en place un système de transport résilient adapté aux enjeux futurs? Dans la mesure du possible, veuillez indiquer les domaines devant faire l'objet de mesures de suivi (1500 caractères au maximum)

1500 caractère(s) maximum

- Il est essentiel d'assurer des possibilités de circulation pour les trains de fret, dont l'importance a été démontrée pendant la crise de la COVID-19 et dont les performances environnementales sont bien supérieures aux autres modes de transport. Un rééquilibrage est à prévoir, notamment vis-à-vis de l'offre voyageurs, si l'UE souhaite développer le fret ferroviaire. En Nouvelle-Aquitaine, le développement du fret ferroviaire supposerait la construction de lignes nouvelles, notamment celles prévues dans le GPSO (Grand Projet Sud Ouest) à la fois Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-frontière, afin de libérer des sillons sur les lignes existantes.

- L'impact de ce type de crise peut être irrémédiable pour certaines connexions, par exemple aériennes. L'État français a ainsi demandé à Air France de mettre fin à la navette Orly-Bordeaux, sans consultation préalable des collectivités locales, qui sont favorables à une diminution des rotations mais pas à une disparition de la ligne. En outre, l'équilibre financier de certains aéroports régionaux, jusqu'ici assuré, est désormais incertain (exemple: Biarritz).

- Importance d'adapter rapidement l'offre de transport à des conditions sanitaires exceptionnelles et aux changements de comportements (exemple: développement des modes doux/actifs, comme la marche et le vélo) et d'assurer un bon niveau d'information voyageurs pour relancer les transports publics/collectifs.

3. Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre de l'UE et cette part ne cesse d'augmenter. Ils sont également une source majeure de pollution atmosphérique et sonore et ont plusieurs incidences négatives sur l'environnement. Quelle est l'importance des principes suivants pour guider l'action de l'UE face à ces problèmes environnementaux?

	Importants	Plutôt importants	Peu importants	Pas du tout importants	Sans avis

Rendre le système de transport dans son ensemble — chacun des modes de transport — plus durable	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mettre des solutions de remplacement durables à la disposition des citoyens et des entreprises de l'UE (par exemple, services ferroviaires interurbains compétitifs, transports publics de grande qualité, services de mobilité partagée)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Respecter pleinement le principe du pollueur-payeur dans tous les modes de transport par des mesures telles que les taxes et les redevances	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Favoriser la connectivité et l'accès aux moyens de transport et à la mobilité pour tous	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informier sur les incidences du transport et de la mobilité sur le climat et l'environnement	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Promouvoir des transports et une mobilité à un coût abordable	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Compte tenu des défis en matière de climat et d'environnement, dans quelle mesure est-il important que l'action de l'UE se concentre sur les domaines suivants?

	Très important	Plutôt important	Peu important	Pas du tout important	Sans avis
Accroître la part des modes de transport plus durables (par exemple, soutenir la multimodalité, les modes de déplacement actifs comme la marche et le vélo)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer l'efficacité de l'ensemble du système de transport (par exemple, en améliorant les systèmes de gestion du trafic)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accroître l'utilisation des véhicules propres (par exemple, en adoptant des normes plus strictes pour les émissions de CO ₂) et garantir l'intégration efficace des véhicules électriques dans le réseau électrique	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Accroître l'utilisation de carburants de substitution durables (par exemple, mise en place d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant, obligations de mélange)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encourager les choix durables des consommateurs et les pratiques de mobilité à faibles émissions (par exemple, application accrue des principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur-payeur», meilleure information des consommateurs sur l'empreinte carbone)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Accroître les investissements dans les infrastructures et solutions de transport durables (par exemple, le transport ferroviaire à grande vitesse, la navigation intérieure, les infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Favoriser le déploiement de solutions numériques innovantes dans le domaine des transports	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer le caractère abordable et l'accessibilité des transports durables	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

- L'UE doit également se concentrer sur le report modal en faveur du ferroviaire, par ex. sur le Corridor Atlantique (GPSO) et sur Pau-Canfranc.
- L'action de l'UE en faveur de la multimodalité, des carburants alternatifs et des investissements dans des infrastructures durables doit notamment avoir lieu dans les ports maritimes. Elle doit aussi inclure les véhicules lourds (camions, autocars).
- En matière de carburants alternatifs, le champ d'application de la directive AFID révisée devrait tenir compte du transport ferroviaire et inclure les trains à batterie, en plus de l'hydrogène.
- Dans les ports maritimes, les connexions multimodales et la décarbonation des usages portuaires, terrestres et maritimes devraient être soutenues.
- La directive Eurovignette révisée devrait ouvrir la possibilité d'affecter les recettes d'une redevance pour coûts externes et/ou zone de montagne à des infrastructures de transport plus durables, comme le ferroviaire, se situant à proximité et favorisant ainsi le report modal. Ces axes devraient se trouver sur le RTE-T mais dans une acception large: corridors/réseau central/réseau global.
- Dans le secteur aéronautique, l'UE doit apporter un soutien clair au développement des agrocarburants pour l'aviation, à l'émergence de l'avion électrique (sur le modèle de ce que peuvent faire les PME Voltaero et Elixir en Nouvelle-Aquitaine, avec le soutien financier du volet PME d'Horizon) et à la décarbonation des usages au sol dans les aéroports.

5. Quels sont, selon vous, les principaux facteurs permettant d'accélérer la réduction des incidences négatives des transports sur l'environnement, dans le but de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 90 % d'ici 2050?

pas plus de 3 choix

- Accroître les investissements dans les nouvelles technologies
- Supprimer les barrières au sein du marché unique afin de réduire les inefficacités dans les services de transport
- Rendre la gestion du trafic plus fluide et plus efficace dans tous les modes de transport afin d'éliminer les émissions inutiles
- Encourager un transfert modal pour le transport de marchandises et de voyageurs grâce à des investissements dans les infrastructures de transport multimodal
- Maintenir la neutralité technologique
- Internaliser les coûts externes sur l'environnement des transports pour tous les modes
- Inciter les consommateurs à faire évoluer leurs choix en matière de services de transport
- Mettre en place la numérisation pour tous les modes et infrastructures de transport

Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

Tarifcation des transports en fonction des émissions pour accroître l'usage des modes les moins émetteurs. En Nouvelle-Aquitaine, cela signifierait d'inscrire Pau-Canfranc-Saragosse dans le Corridor Atlantique afin de développer le report modal sur les axes ferroviaires France-Espagne et de décongestionner ainsi les grandes infrastructures routières.

6. Dans les domaines que vous avez qualifiés comme (très ou plutôt) importants dans la question 3, quelle serait la principale mesure que devrait prendre l'UE?

1500 caractère(s) maximum

Un bouquet de mesures serait nécessaire, parmi lesquelles:

- L'entrée en vigueur d'une nouvelle directive Eurovignette plus flexible/large dans son acception de façon à faciliter son utilisation, notamment pour lutter contre la congestion de certains axes et financer les solutions alternatives au transport routier ;
- Soutenir les investissements en faveur de la transition écologique et du report modal : projets en lien avec les carburants alternatifs et le ferroviaire dans les ports ; aide à l'amorçage pour de nouveaux services de fret ferroviaire et du train à hydrogène ; développement du train à batterie ; projets ferroviaires transfrontaliers (GPSO et Pau-Canfranc-Saragosse), etc.

7. Dans les domaines que vous avez qualifiés comme (très ou plutôt) importants dans la question 3, quelle serait la principale mesure que devraient prendre les autorités nationales et/ou locales?

1500 caractère(s) maximum

La Nouvelle-Aquitaine est une région de transit, où 39% des émissions de GES proviennent des transports (principale source de ces émissions), contre un quart dans l'UE. Deux zones sont particulièrement polluées : la métropole bordelaise et l'axe Poitiers-Bordeaux-Espagne (A10/A63/RN10). Cette situation résulte notamment du fait que 97% des transports de marchandises passent par la route. Pour accompagner et accélérer la transition, la Région a adopté une feuille de route régionale, appelée Néo Terra. En matière de transport, la Nouvelle-Aquitaine souhaite :

- investir dans le rail (passagers et marchandises) ;
- soutenir le rôle des ports maritimes dans le trafic de marchandises (transition écologique, catalyseurs d'innovation);
- lutter contre l'auto-solisme (développer le covoiturage sur les courtes distances, soutenir les plans de mobilité des entreprises);
- verdir la flotte des transports régionaux (trains et autocars);
- soutenir les solutions alternatives (carburants alternatifs, participation financière à l'IPCEI Batteries pour un projet d'usine pilote en Nouvelle-Aquitaine, RER métropolitain, etc.).

Les autorités nationales devraient intervenir en soutien aux investissements des collectivités (notamment dans le secteur ferroviaire); fournir un cadre législatif flexible permettant l'établissement de montages financiers innovants (sociétés de projet par exemple pour GPSO); encourager les démarches exemplaires et vertueuses par des appels à projets nationaux.

8. Quelles sont les conditions les plus importantes pour vous (en tant qu'individu ou organisation) pour adopter un mode plus durable pour les déplacements domicile-travail, les voyages ou le transport de marchandises pour votre entreprise?

pas plus de 3 choix

- Existence de solutions de remplacement respectueuses de l'environnement (par exemple, covoiturage, véhicules à émissions nulles, transports publics)
- Existence de solutions de remplacement pratiques (adaptées à vos besoins)
- Disponibilité en général (par exemple, connectivité, fréquence)
- Temps de déplacement (transport)
- Accessibilité des infrastructures (stations, par exemple)
- Sécurité (du point de vue des accidents)
- Sûreté (du point de vue des vols et agressions potentiels)
- Qualité de service
- Prix (solutions de remplacement comparables en termes de prix)
- Innovation et accès numérique (aux services)
- Ampleur des incidences sur l'environnement
- Facilité d'utilisation et paiement
-

Vous êtes prêt(e) à changer/promouvoir le changement au sein de votre organisation quelles que soient les conditions

Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

En Nouvelle-Aquitaine, 82% des trajets domicile-travail s'effectuent en voiture. Pour favoriser les pratiques alternatives, la Région a identifié plusieurs leviers d'actions suivants, parmi lesquels:

- développer le covoiturage sur les courtes distances;
- encourager les plans de mobilité entreprises;
- favoriser la pratique du vélo;
- mettre en place des systèmes d'information multimodale en temps réel et de billetterie unique;
- renforcer la multimodalité et le report modal (pôles d'échange multimodaux, RER métropolitain, etc.).

Par ailleurs, la réalisation de lignes ferroviaires nouvelles (GPSO et Pau-Canfranc-Saragosse) constituerait une alternative durable et efficace au transport aérien ou routier de voyageurs et de marchandises.

9. Quelle est l'importance des politiques et actions suivantes au niveau de l'UE en matière de décarbonation des transports terrestres pour atteindre l'objectif à long terme de l'UE, à savoir parvenir à la neutralité climatique à l'horizon 2050?

Veuillez noter les rubriques du tableau ci-dessous entre 5 (la plus importante) et 1 (la moins importante). Toutes les options ne doivent pas être notées.

	1	2	3	4	5
Renforcer le niveau d'ambition des normes en matière d'émissions de CO2 et de polluants applicables aux véhicules neufs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encourager davantage l'adoption par le marché de carburants de substitution durables pour les transports	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant le long de l'infrastructure terrestre du réseau transeuropéen de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Soutenir et encourager le développement de la mobilité à taux d'émissions faible ou nul (par exemple, incitations à l'achat pour rendre la mobilité propre abordable pour tous)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Introduire la tarification du carbone pour les combustibles fossiles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer l'intégration des modes de transport (route, rail, voies navigables intérieures) et stimuler leur utilisation efficace grâce à des solutions de mobilité intelligentes et numériques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Promouvoir le transfert modal vers les transports publics urbains et les modes de transport actifs tels que la marche et le vélo, et le transport par autocar, par chemin de fer et par voie d'eau pour le transport à longue distance	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Élaborer et adapter des mesures de tarification (par exemple, tarification routière, taxation des véhicules, etc.), de manière à ce que					

les véhicules plus polluants soient davantage taxés que les moins polluants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Sensibiliser les consommateurs aux solutions de mobilité et aux véhicules à faibles émissions de carbone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Quelles mesures complémentaires à l'inclusion éventuelle dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE devraient être envisagées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport maritime?

Veillez noter les rubriques du tableau ci-dessous entre 5 (la plus importante) et 1 (la moins importante). Toutes les options ne doivent pas être notées.

	1	2	3	4	5
Actions de recherche et d'innovation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Cadre propice à l'investissement et au financement dans le domaine des technologies durables, y compris le renouvellement de la flotte par des navires plus propres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Mesures de soutien à l'amélioration de l'efficacité énergétique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Mesures de soutien au déploiement de carburants de substitution durables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Mesures en matière de tarification	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mesures au niveau des ports (par exemple, utilisation de l'alimentation électrique à quai, réglementation de l'accès des navires les plus polluants)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. Quelles mesures complémentaires à l'inclusion dans le système d'échange de quotas d'émission de l'UE devraient être envisagées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien?

Veillez noter les rubriques du tableau ci-dessous entre 5 (la plus importante) et 1 (la moins importante). Toutes les options ne doivent pas être notées.

	1	2	3	4	5
Actions de recherche et d'innovation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Cadre propice à l'investissement et au financement dans le domaine des technologies durables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mesures de soutien au déploiement de carburants de substitution durables pour l'aviation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Mesures visant à améliorer la gestion du trafic aérien (ciel unique européen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mesures en matière de tarification	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Mesures au niveau des aéroports (par exemple, déploiement de carburants de substitution durables pour les mouvements au sol)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Permettre des choix de consommation plus durables	<input type="radio"/>				
Promouvoir un transfert modal vers le transport par rail et par autocar	<input type="radio"/>				

12. Outre les principaux défis à relever pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de 90 % d'ici 2050 et réduire radicalement la pollution générée par les transports, quelles autres difficultés majeures en matière de transport et de mobilité l'UE devrait-elle surmonter au cours de la prochaine décennie?

pas plus de 5 choix

- Autres incidences du secteur des transports sur l'environnement (par exemple, dommages causés aux habitats)
- Congestion et manque de capacité
- Numérisation du secteur des transports
- Nécessité d'une infrastructure de transport pour relier les citoyens européens (connectivité)
- Besoin d'infrastructures pour des modes de transport actifs (par exemple, marche, vélo)
- Incidence des enjeux démographiques liés à une société vieillissante sur les besoins en matière de transport
- Disparités dans l'accès aux services de transport entre zones rurales et urbaines
- Accès rapide aux services de transport et de mobilité dans un État membre autre que celui dans lequel vous résidez
- Disponibilité et accès aux points de recharge et de ravitaillement en carburant (par exemple, pour les voitures électriques ou à hydrogène)
- Existence de solutions de mobilité partagée (par exemple, voiture, micromobilité ou partage de vélos)
- Sécurité (par exemple, accidents)
- Sûreté (par exemple, terrorisme)
- Caractère abordable des services de transport (coût de la mobilité)
- Qualité des services de transport ferroviaire
- Conditions de travail équitables pour les travailleurs du secteur des transports
- Besoin en main-d'œuvre suffisamment qualifiée
- Protection effective des droits des consommateurs et des voyageurs
-

Différences entre les hommes et les femmes en matière d'utilisation ou d'accès à la mobilité

Concurrence mondiale

Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

- Dépendance à la voiture pour les trajets domicile-travail et prépondérance du trafic routier de marchandises;
- Impact de la crise liée au Covid sur les entreprises et les emplois du secteur des transports, et éventuellement sur l'évolution des comportements.
- Intégration des différents modes de transport en ce qui concerne les besoins en recherche et en innovation, l'acceptabilité sociale ou encore la réglementation de la navigation aérienne. Meilleure prise en compte de la mobilité aérienne dans les zones urbaines (UAM, drones) ou pour le fret (ex : dirigeables);
- Persistance de liaisons manquantes entre les États, notamment transfrontaliers (exemples: GPSO et Pau-Canfranc-Saragosse), des voyageurs et des marchandises;
- Existence de zones blanches et de déficiences sur les petites lignes, qui constituent le réseau capillaire fret et voyageurs et qui permet de diffuser dans les territoires.

13. Compte tenu de l'ampleur du défi de la durabilité et de la modernisation, dans quel domaine une action de l'UE est-elle nécessaire pour tirer parti des avantages de l'automatisation et de l'innovation dans le secteur des transports (par exemple, mobilité connectée et automatisée, technologies émergentes telles que les drones)?

	Nécessaire	Neutre	Non nécessaire	Sans avis
Assurer la cohérence du cadre réglementaire	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Assurer une approche transmodale des règlements et des politiques	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Supprimer les obstacles à la mise à l'essai et au déploiement de nouvelles solutions	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutenir la recherche et l'innovation	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Définir des normes en matière d'interopérabilité	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Définir des normes en matière de sûreté et de sécurité	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fixer des mesures d'incitation appropriées en matière de tarification, de taxation et de financement	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Faciliter la disponibilité et l'accès aux données à l'intérieur des modes et entre modes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Établir des normes sociales	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutenir le développement des compétences	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Contribuer à atténuer les préoccupations en matière de sûreté	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soutenir le déploiement de nouvelles technologies et de solutions commerciales équitables	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aucune des réponses mentionnées ci-dessus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

- Verdissement des matériels roulants ;
- Seules les installations de terminal embranché (ITE), les connexions ferroviaires avec les ports et les plateformes multimodales permettent un réel maillage.

14. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'affirmation selon laquelle les facteurs ci-dessous demeurent des obstacles à la réalisation d'une mobilité véritablement durable et transfrontière des voyageurs et des marchandises dans l'UE?

	Certainement	Dans une large mesure	Dans une faible mesure	Pas du tout	Sans avis
Manque d'infrastructures suffisamment développées et connectées	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque d'interopérabilité entre les infrastructures et les services des États membres	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque d'infrastructures multimodales (par exemple, terminaux de transbordement)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fiabilité insuffisante	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obstacles rencontrés par les prestataires pour proposer des services dans différents États membres	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Absence de normes sociales de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Disparités des systèmes de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines dans différentes villes européennes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

La Nouvelle-Aquitaine est une région frontalière (9 900 poids lourds traversent la frontière espagnole chaque jour à Hendaye) qui est donc particulièrement attachée au transport ferroviaire transfrontalier, dont le développement rencontre encore des obstacles de plusieurs ordres:

- nécessité d'investissements importants, par exemple pour la réouverture complète de l'itinéraire Pau-Canfranc-Saragoisse, situé en zone de montagne, et pour la LGV Bordeaux-Espagne ;
- difficultés liées à l'homologation de matériels roulants français sur la section Hendaye-Irun (TER) ;
- pour le fret : diminution du trafic entre Hendaye et Irun, notamment en raison de l'impact des travaux sur l'infrastructure pour les trains de fret (réduction drastique voire annulation des sillons) et des redevances qui défavorisent le fret;
- difficulté pour lancer des services ferroviaires transfrontaliers en raison de la non-adaptation des infrastructures (gabarit des tunnels).

Plus généralement:

- différence d'écartement des voies entre la France et l'Espagne ;
- persistance de normes et de règles nationales différentes ;
- frilosité et/ou manque d'intérêt des autorités nationales et des gestionnaires d'infrastructure pour le transport transfrontalier.

15. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec l'affirmation selon laquelle les facteurs ci-dessous demeurent des obstacles à la mobilité et aux transports transfrontières de voyageurs, notamment publics ou collectifs, sous la forme d'une offre de services dans l'UE?

	Tout à fait d'accord	Dans une large mesure	Dans une faible mesure	Pas du tout	Sans avis
Manque d'infrastructures suffisamment développées et connectées	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque d'interopérabilité entre les infrastructures et les services des États membres	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque d'options pour acheter des billets distincts pour un voyage couvrant différents modes et pays de destination	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Manque de possibilités de mobilité (par exemple, trains de nuit)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Niveau insuffisant de protection des voyageurs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obstacles rencontrés par les prestataires pour proposer des services dans différents États membres	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Obstacles à des services/à une mobilité nouveaux et collaboratifs, sous la forme d'une offre de services proposant l'utilisation de modes de transport multiples tels que les taxis, les transports publics et le vélo).	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Absence de normes sociales de l'UE	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Disparités des systèmes de régulation de l'accès des véhicules aux zones urbaines dans différentes villes européennes



Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

Voir commentaires suite à la question 14

16. Compte tenu de la transition vers des transports durables et modernes, quelles sont, selon vous, les principales difficultés auxquelles seront confrontés les travailleurs du secteur des transports dans les 10 à 15 prochaines années?

pas plus de 3 choix

- Transformation ou perte potentielle d'emplois existants
- Nécessité de reconversion des travailleurs actuels
- Disponibilité d'une main-d'œuvre (qualifiée)
- Conditions de travail équitables pour les travailleurs du secteur des transports
- Écart entre les hommes et les femmes au sein de la main-d'œuvre du secteur des transports
- Accès à la profession, y compris la reconnaissance mutuelle des licences
- Transfert de personnel

Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

Dans la perspective de l'ouverture à la concurrence et de son impact sur le système de maintenance du matériel roulant, et dans le cadre de l'ambition de la Nouvelle-Aquitaine de ne plus avoir de locomotives diesel d'ici 10 ans, la Région - consciente de la transition qui s'amorce pour les travailleurs des transports et des ruptures technologiques en cours - porte un projet clé, appelé FERROCAMPUS®. Celui-ci vise notamment à créer un campus des métiers du ferroviaire du futur (centre de formation initiale, continue et en alternance) pour répondre aux besoins émergents de cette filière, par exemple dans le domaine de la transition numérique et de la transition énergétique.
L'UE devrait promouvoir ce genre d'initiatives.

17. Mettre en place des transports durables implique de donner la priorité aux utilisateurs et de s'assurer qu'ils ont confiance dans les différentes solutions de mobilité. Quelles seront, selon vous, les principales questions de sûreté et de sécurité dans le secteur des transports dans les 10 à 15 prochaines années?

	Très pertinentes	Pertinentes	Plutôt pertinentes	Pas très pertinentes	Pas du tout pertinentes	Sans avis
Améliorer la sécurité routière, en particulier réduire l'impact des comportements dangereux (par exemple, l'utilisation d'alcool ou de drogues, l'excès de vitesse, les distractions dues à l'utilisation des smartphones, etc.);	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la sécurité routière, en particulier la sécurité des usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la sécurité routière, en particulier aux passages à niveau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la sécurité ferroviaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la sécurité du transport par voie d'eau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorer la sécurité aérienne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Combattre les menaces terroristes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Combattre les menaces pour la cybersécurité	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Combattre les conditions météorologiques extrêmes	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autres (veuillez préciser):

1500 caractère(s) maximum

18. Veuillez décrire brièvement toutes les mesures spécifiques au niveau de l'UE qui, selon vous, seraient particulièrement efficaces pour relever les défis que vous avez mis en évidence dans les questions précédentes.

2000 caractère(s) maximum

L'UE devrait :

- 1) Fixer un cap avec des objectifs ambitieux pour le secteur des transports (Green Deal), ainsi qu'un cadre législatif pertinent et cohérent au niveau européen. L'UE pourrait par exemple établir des spécifications techniques permettant de favoriser le développement du train à batterie, ou à hydrogène, et des infrastructures de recharge nécessaires.
- 2) Travailler en coopération avec les autres niveaux de gouvernance, promouvoir les initiatives des collectivités et favoriser les interactions.
- 3) Porter une attention particulière au transport transfrontalier pour le développement d'infrastructures et le déploiement de services. Dans ce domaine, la Commission devrait pousser les colégislateurs à adopter le Mécanisme transfrontalier européen (ECBM).
- 4) Investir pour mettre en œuvre les objectifs fixés en termes de transition écologique pour les transports. La majeure partie des financements du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) 2021-2027 devrait ainsi être orientée vers le transport transfrontalier (infrastructures et services sur le réseau global et central), le développement des carburants alternatifs (train à batterie, hydrogène dans les ports, etc.) et le report modal pour le fret (projets dans les ports maritimes et les plateformes logistiques, transport fluvial, services de fret ferroviaire), y compris les investissements dans les infrastructures.

Autres informations

Si vous souhaitez ajouter d'autres informations ou formuler d'autres observations liées au champ d'application de ce questionnaire, vous pouvez le faire ici.

3000 caractère(s) maximum

Vous pouvez, si vous le souhaitez, joindre un document concis, par exemple un document contenant des éléments supplémentaires à l'appui de vos réponses ou un document dans lequel vous précisez votre position. Veuillez noter que le document que vous chargerez sera publié avec vos réponses au questionnaire, qui constituent la contribution essentielle à la présente consultation publique. Le document servira de complément d'information permettant au lecteur de mieux comprendre votre point de vue.

Veuillez charger votre fichier.

La taille de fichier maximale est de 1 Mo.

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

Contact

MOVE-MOBILITY-STRATEGY@ec.europa.eu