

Consultation publique ouverte accompagnant l'analyse d'impact de la révision du règlement RTE-T

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Introduction

Le règlement (UE) 1315/2013 sur les orientations relatives au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) régit la politique de l'UE en matière d'infrastructures de transport. Conformément au [plan d'action](#) mentionné dans la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe et à la [stratégie pour une mobilité durable et intelligente](#), une proposition de révision du règlement RTE-T est prévue en 2021. La présente consultation s'inscrit dans le cadre de l'analyse d'impact qui sous-tendra la proposition législative de révision du règlement RTE-T. L'objectif de cette consultation est que, outre les organisations directement associées à la politique du RTE-T, d'autres groupes de parties prenantes ainsi que le grand public aient la possibilité d'exprimer leur opinion sur le sujet.

L'analyse d'impact de la révision des orientations relatives au RTE-T reposera sur une évaluation globale du règlement RTE-T visant à déterminer dans quelle mesure le règlement actuel est adapté aux évolutions récentes dans le domaine du transport et d'autres domaines d'action qui interagissent avec l'évolution du RTE-T, compte tenu notamment des aspects suivants:

- Le système de transport connaît actuellement une profonde transformation sur la voie d'une réduction des émissions de polluants atmosphériques et d'une décarbonation dans le cadre d'une stratégie climatique à long terme et du pacte vert pour l'Europe, qui vise à réduire les émissions de CO₂ produites par le secteur de 90 % d'ici à 2050 et à alléger l'empreinte environnementale globale des activités de transport.
- L'évolution actuelle des flux de transport mondiaux touche tant les volumes que les destinations. En outre, la transition vers des schémas de transport et de mobilité plus durables et l'application plus large des principes de l'usager-payeur et du pollueur-payeur modifieront l'équilibre entre les différents modes de transport et les volumes de transport globaux.
- 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 menés avec d'autres pays tiers, mais également le retrait du Royaume-Uni de l'UE, sont en train de modifier le «paysage interne des transports» de l'UE.
- Le déploiement à plus grande échelle de l'automatisation, de la numérisation et des véhicules et navires propres devient une réalité. Les effets du changement climatique requièrent une résilience accrue du réseau de transport.

- L'amélioration du concept de mobilité militaire et des infrastructures à double usage (civil et militaire) partout dans l'Union, en tirant mieux parti de notre réseau de transport, pour garantir que les besoins militaires sont pris en compte lors de la planification ou de la mise à jour de certains projets d'infrastructure, constitue également un aspect important.

La présente consultation publique viendra étayer la révision du règlement actuel en recueillant l'avis des parties prenantes sur les mesures possibles et les options envisageables dans l'optique d'une modification du règlement. La Commission a publié une [analyse d'impact initiale](#), le 20 novembre 2020.

Merci d'adresser vos questions et vos remarques à: MOVE-TEN-T-REVISION@ec.europa.eu

Informations vous concernant

* Langue de votre contribution

- Allemand
- Anglais
- Bulgare
- Croate
- Danois
- Espagnol
- Estonien
- Finnois
- Français
- Grec
- Hongrois
- Irlandais
- Italien
- Letton
- Lituanien
- Maltais
- Néerlandais
- Polonais
- Portugais
- Roumain
- Slovaque
- Slovène
- Suédois

Tchèqu

* Vous répondez en tant que:

- Établissement universitaire/institut de recherche
- Association professionnelle
- 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
- Autre

* Prénom

Alain

* Nom

Rousset

* Adresse électronique (ne sera pas publiée)

consultationUE@nouvelle-aquitaine.fr

* Champ d'activité

- International
- Local
- National
- Régional

* Niveau de gouvernance

- Parlement
- Autorité
- Agence

* 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'UE.

* 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"/> Kirghizstan | <input type="radio"/> République démocratique du Congo |
| <input type="radio"/> Afrique du Sud | <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Kiribati | <input type="radio"/> République dominicaine |
| <input type="radio"/> Albanie | <input type="radio"/> État de la Cité du Vatican | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> Roumanie |
| <input type="radio"/> Algérie | <input type="radio"/> États-Unis | <input type="radio"/> Koweït | <input type="radio"/> Royaume-Uni |
| <input type="radio"/> Allemagne | <input type="radio"/> Éthiopie | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Russie |
| <input type="radio"/> Andorre | <input type="radio"/> Fidji | <input type="radio"/> La Réunion | <input type="radio"/> Rwanda |
| <input type="radio"/> Angola | <input type="radio"/> Finlande | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Sahara occidental |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input checked="" type="radio"/> France | <input type="radio"/> Lettonie | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy |
| <input type="radio"/> Antarctique | <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Liban | <input type="radio"/> Saint-Christophe-et-Niévès |
| <input type="radio"/> Antigua-et-Barbuda | <input type="radio"/> Gambie | <input type="radio"/> Liberia | <input type="radio"/> Sainte-Hélène, |

- Arabie saoudite
- Argentine
- Arménie
- Aruba

- Australie

- Autriche

- Azerbaïdjan

- Bahamas

- Bahreïn
- Bangladesh
- Barbade
- Belgique
- Belize

- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Biélorussie
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Bosnie-Herzégovine
- Botswana
- Brésil
-

- Géorgie
- Ghana
- Gibraltar
- Grèce

- Grenade

- Groenland

- Guadeloupe

- Guam

- Guatemala
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guinée équatoriale
- Guyana
- Guyane
- Haïti
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie

- Île Bouvet

- Île Christmas
- Île de Man
-

- Libye
- Liechtenstein
- Lituanie
- Luxembourg

- Macao

- Macédoine du Nord

- Madagascar

- Malaisie

- Malawi
- Maldives
- Mali
- Malte
- Maroc

- Martinique
- Maurice
- Mauritanie
- Mayotte
- Mexique
- Micronésie

- Moldavie

- Monaco
- Mongolie
-

- 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

- Sri Lanka

- Suède
- Suisse
-

- Brunei
- Bulgarie
- Burkina
- Burundi
- Cabo Verde
- Cambodge
- Cameroun
- Canada
- Chili
- Chine
- Chypre
- Clipperton
- Colombie
- Comores
- Congo
- Corée du Nord
- Corée du Sud
- Costa Rica
- 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
- Îles Vierges américaines
- Îles Vierges britanniques
- Inde
- Monténégro
- Montserrat
- Mozambique
- Myanmar /Birmanie
- Namibie
- Nauru
- Népal
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Norvège
- Nouvelle-Calédonie
- Nouvelle-Zélande
- Oman
- Ouganda
- Ouzbékistan
- Pakistan
- 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
- Tonga
- Trinité-et-Tobago
- Tunisie

- | | | | |
|--|----------------------------------|--|--|
| <input type="radio"/> Côte d'Ivoire | <input type="radio"/> Indonésie | <input type="radio"/> Palaos | <input type="radio"/> Turkménistan |
| <input type="radio"/> Croatie | <input type="radio"/> Iran | <input type="radio"/> Panama | <input type="radio"/> Turquie |
| <input type="radio"/> Cuba | <input type="radio"/> Iraq | <input type="radio"/> Papouasie -
Nouvelle-
Guinée | <input type="radio"/> Tuvalu |
| <input type="radio"/> Curaçao | <input type="radio"/> Irlande | <input type="radio"/> Paraguay | <input type="radio"/> Ukraine |
| <input type="radio"/> Danemark | <input type="radio"/> Islande | <input type="radio"/> Pays-Bas | <input type="radio"/> Uruguay |
| <input type="radio"/> Djibouti | <input type="radio"/> Israël | <input type="radio"/> Pérou | <input type="radio"/> Vanuatu |
| <input type="radio"/> Dominique | <input type="radio"/> Italie | <input type="radio"/> Philippines | <input type="radio"/> Venezuela |
| <input type="radio"/> Égypte | <input type="radio"/> Jamaïque | <input type="radio"/> Pologne | <input type="radio"/> Viêt Nam |
| <input type="radio"/> El Salvador | <input type="radio"/> Japon | <input type="radio"/> Polynésie
française | <input type="radio"/> Wallis-et-
Futuna |
| <input type="radio"/> Émirats arabes
unis | <input type="radio"/> Jersey | <input type="radio"/> Porto Rico | <input type="radio"/> Yémen |
| <input type="radio"/> Équateur | <input type="radio"/> Jordanie | <input type="radio"/> Portugal | <input type="radio"/> Zambie |
| <input type="radio"/> Érythrée | <input type="radio"/> Kazakhstan | <input type="radio"/> Qatar | <input type="radio"/> Zimbabwe |
| <input type="radio"/> Espagne | <input type="radio"/> Kenya | <input type="radio"/> République
centrafricaine | |

La Commission publiera toutes les contributions à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir soit d'autoriser la publication de vos coordonnées, soit de rester anonyme lors de la publication de votre contribution. **Dans un souci de transparence, le type de répondant (par exemple, «association professionnelle», «association de consommateurs», «citoyen(e) de l'UE»), le pays d'origine, le nom et la taille de l'organisation, ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sont toujours publiés. Votre adresse électronique ne sera jamais publiée.** Veuillez choisir l'option en matière de protection de la vie privée qui vous convient le mieux. Options en matière de protection de la vie privée par défaut en fonction du type de répondant sélectionné

* Paramètres de confidentialité pour la publication de la contribution

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.

Anonymat

Publication des informations relatives à l'organisation uniquement: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés tels quels. Votre nom ne sera pas publié. Veuillez ne pas inclure de données à caractère personnel dans la contribution proprement dite si vous souhaitez rester anonyme.

● Publication

Publication des informations relatives à l'organisation et au répondant: le type de répondant choisi pour répondre à la présente consultation, le nom de l'organisation au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés. Votre nom sera également publié.

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

A. Questions générales concernant le règlement (UE) n° 1315/2013

1. La politique du RTE-T oriente l'action européenne en matière d'infrastructures depuis plus de deux décennies. Compte tenu de l'évolution et des défis décrits ci-dessus, quelle devrait être, selon vous, la priorité de la politique des infrastructures de transport au niveau de l'UE?

(Veuillez classer les domaines d'action suivants en attribuant le «10» à la priorité absolue)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
* Permettre la décarbonation des transports, c'est-à-dire contribuer à la réduction de 90 % des émissions dues aux transports d'ici à 2050 en vue de parvenir à une neutralité climatique globale (par exemple, par une transition vers des modes de transport plus durables et/ou vers des carburants alternatifs plus propres)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>					
* Mettre en place des infrastructures physiques transfrontalières (chemins de fer, routes, voies navigables, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>					
* Supprimer les goulets d'étranglement de nature physique et autres sur l'ensemble du réseau	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>					
* Faciliter le déploiement cohérent et continu, à l'échelle de l'UE, de solutions de transport innovantes (systèmes de transport intelligents, etc.)	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
*										

Veiller à la connectivité et à l'accessibilité de toutes les régions de l'Union européenne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>					
* Favoriser les chaînes de transport multimodal (connexion des ports, aéroports, terminaux rail-route, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>					
* Disposer de normes pour des infrastructures de qualité à l'échelle de l'UE	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				
* Améliorer les infrastructures à double usage (civil et militaire)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>					
* Garantir la réduction des coûts environnementaux liés aux transports, tels que la perte de biodiversité, la pollution atmosphérique ou le bruit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>					
Autre, à préciser ci-dessous	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>					

1.a Veuillez préciser:

- La décarbonation des transports passe en premier lieu par le soutien au report modal et le développement des modes alternatifs et moins émissifs que sont le ferroviaire et le maritime, qui seuls permettent une massification des flux, en lien avec les plateformes multimodales.
- La politique en matière de RTE-T peut agir comme un incitant pour changer le paradigme de l'organisation des transports en Nouvelle-Aquitaine.
- Le RTE-T doit se concentrer prioritairement sur les projets qui favorisent le développement des liaisons longue-distance.
- Si la décarbonation des transports est indispensable, une certaine flexibilité au regard des normes (par exemple l'électrification des lignes ferroviaires, qui n'est que de 40% en Nouvelle-Aquitaine) doit être conservée, de façon à développer des solutions spécifiques et innovantes, qui s'adaptent aux économies et aux enjeux locaux.
- Il faut également accompagner le verdissement du matériel roulant ferroviaire et routier (rames TER, autocars et flottes de transports de marchandises) pour développer les motorisations alternatives. Cela passe notamment par une intégration du ferroviaire dans la révision en cours de la directive 2014/94/EU sur le déploiement des infrastructures de carburants alternatifs; et par le cofinancement du déploiement des stations de recharge électrique dites frugales, nécessaires au déploiement du train à batteries rechargeables, ainsi que les stations de recharge hydrogène.

B. Mesures permettant la décarbonation et la réduction des émissions de polluants atmosphériques dans le système de transport (par exemple, grâce à des connexions fluides entre les infrastructures, à la continuité de service et à la performance)

Dans le contexte du pacte vert pour l'Europe, plusieurs actes législatifs font actuellement l'objet d'une révision dont le but est de s'assurer qu'ils contribueront à la réalisation des objectifs plus ambitieux en

matière d'action pour le climat et à l'ambition que nourrit l'UE d'atteindre un niveau de pollution quasi nul. La révision du règlement RTE-T s'appuiera sur la stratégie pour une mobilité durable et intelligente, plaçant résolument les transports sur la voie d'une réduction de 90 % d'ici à 2050 des émissions de CO2 produites par le secteur et d'un allègement de l'empreinte environnementale globale des activités de transport.

Le réseau RTE-T se compose des couches du réseau global et du réseau central, fruits d'une méthodologie unique de planification à l'échelle européenne. Il comprend des liaisons ferroviaires, routières et fluviales ainsi que des ports, des aéroports et d'autres terminaux multimodaux. En outre, il est étroitement lié au transport urbain, puisque la majeure partie du trafic sur le RTE-T a son point de départ ou d'arrivée en zone urbaine.

Pour toutes les infrastructures du réseau global du RTE-T, le règlement (UE) n° 1315/2013 définit un large éventail d'exigences de qualité, valables pour les infrastructures tant existantes que nouvelles. Ces exigences vont des normes d'interopérabilité ou de sécurité prévues par la législation applicable dans le domaine du transport ferroviaire ou routier aux prescriptions en matière d'équipements ou de connectivité pour les terminaux, en passant par les composants d'infrastructure intelligents qui permettent d'exploiter des solutions «télématiques» et d'améliorer l'efficacité des services de transport transfrontaliers.

Le réseau central du RTE-T (qui fait partie du réseau global) revêt une importance primordiale pour assurer les grands flux de transport internationaux et une interconnexion équilibrée de toutes les régions de l'UE. Il relie les grandes villes et les principaux nœuds de transport tels que les centres économiques et les grandes plateformes de transbordement, et se caractérise par des normes de qualité et de capacité plus élevées que le réseau global.

2. L'évaluation du règlement RTE-T a confirmé que la conception du réseau RTE-T devrait être maintenue en accord avec la méthodologie de planification du réseau existante. Toutefois, il devrait également être possible d'apporter des ajustements mineurs au réseau.

À cet égard, veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les affirmations suivantes:

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord	Sans opinion
* La conception du réseau doit être adaptée pour tenir compte de l'évolution des flux de transport au sein de l'UE et avec les pays voisins/pays tiers.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* La conception du réseau doit être adaptée afin de renforcer encore l'accessibilité de toutes les régions et la mobilité transfrontalière.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

2.a Si vous êtes tout à fait ou plutôt d'accord: quel type d'ajustement jugeriez-vous le plus nécessaire?

500 caractère(s) maximum

Les ajustements jugés nécessaires par la Région Nouvelle-Aquitaine sont:

- L'intégration du Grand Port Maritime de La Rochelle et de la ligne ferroviaire La Rochelle-Poitiers dans le réseau central;
- L'intégration du fleuve Garonne au RTE-T;
- L'ajout du Centre européen de fret (CEF) de Bayonne-Mouguerre à la liste des terminaux rail-route;
- L'intégration de l'agglomération Pays Basque dans la liste des nœuds urbains;
- L'ajout de la ligne ferroviaire Bordeaux-Nantes au réseau global.

3. L'évaluation du règlement RTE-T a montré que les exigences existantes en matière d'infrastructures restent pertinentes et ont renforcé le rôle que joue le RTE-T en faveur d'un système de transport intégré, efficace et durable. Toutefois, elle a également mis en évidence des lacunes au regard de l'objectif de décarbonation du secteur des transports. C'est notamment le cas en ce qui concerne les dispositions relatives aux nœuds urbains, certaines exigences de qualité pour le rail, la route et les voies navigables intérieures, la dimension maritime du RTE-T ainsi que l'optimisation de l'intégration de tous les modes de transport.

À cet égard, veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les affirmations suivantes:

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord	Sans opinion
* Le RTE-T doit être encore amélioré pour permettre, à l'avenir, une décarbonation et de nouvelles réductions des émissions de polluants atmosphériques par le secteur des transports de l'UE.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Les synergies entre les politiques relatives aux infrastructures d'énergie (y compris le RTE-E) et de transport (RTE-T) doivent être renforcées pour permettre, à l'avenir, une décarbonation et de nouvelles réductions des émissions de polluants atmosphériques dues aux transports.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Il convient d'introduire dans la politique du RTE-T des exigences contraignantes applicables aux infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules et les navires à émission nulle et à faibles émissions, pour tous les modes de transport.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Le RTE-T devrait promouvoir un réseau de transport ferroviaire de voyageurs hautement performant afin d'améliorer la qualité du service sur le réseau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* La coordination entre les corridors du réseau central du RTE-T et les corridors de fret ferroviaire devrait être encore plus poussée afin d'améliorer les performances des services sur le réseau.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>* Il convient d'introduire de nouvelles exigences en matière de sécurité routière (stationnement sûr et sécurisé) dans la politique du RTE-T.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
<p>* Le règlement RTE-T révisé devrait contenir de nouvelles exigences visant à renforcer le transport par voie navigable, compte tenu de sa contribution au transfert du fret vers des modes de transport plus durables.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>* Le règlement RTE-T révisé devrait contenir de nouvelles exigences visant à renforcer le transport maritime à courte distance, compte tenu de sa contribution au transfert du fret vers des modes de transport plus durables.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<p>* Les dispositions relatives aux nœuds urbains et aux nœuds de transport devraient être renforcées afin d'améliorer les services multimodaux pour les passagers et le fret et de faciliter les connexions jusqu'au dernier kilomètre, y compris, le cas échéant, les connexions avec des modes actifs tels que le vélo, la marche et d'autres solutions durables de mobilité urbaine.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

3.a Veuillez indiquer les éventuelles adaptations spécifiques que vous jugeriez nécessaires dans l'un des domaines mentionnés ci-dessus.

500 caractère(s) maximum

- Les tracés des corridors du réseau central du RTE-T devraient être alignés sur ceux des corridors de fret ferroviaire pour assurer une meilleure coordination entre deux instruments complémentaires. En Nouvelle-Aquitaine, cela bénéficierait au port de La Rochelle.

- La mobilité urbaine des marchandises, notamment du dernier km, doit être repensée avec le développement de modes alternatifs: vélos cargo, barges fluviales, petits camions électriques, plateformes logistiques de regroupement, etc.

4. Selon vous, certaines exigences/conditions applicables aux infrastructures définies pour le réseau central devraient-elles également s'appliquer au réseau global?

	Oui	Non	Sans opinion
* Exigences concernant les carburants alternatifs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Exigences concernant la sécurité et la qualité des routes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Exigences concernant les composants intelligents et numériques du RTE-T	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Exigences concernant l'interopérabilité de l'infrastructure ferroviaire, y compris l'ERTMS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Exigences concernant les nœuds de transport et les nœuds urbains	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Autres exigences (à préciser)	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4.a Veuillez indiquer quelles sont ces autres exigences:

500 caractère(s) maximum

A titre d'exemple, la Nouvelle-Aquitaine est favorable à une vision prospective des solutions énergétiques permettant d'éviter l'électrification, très coûteuse, de l'ensemble des lignes ferroviaires (sur le réseau global et au-delà du RTE-T), afin de s'affranchir des tractions thermiques. Si les perspectives et les objectifs doivent être exigeants et ambitieux, il faut permettre une flexibilité et prévoir les moyens nécessaires pour les atteindre.

4.b Si oui, quel type d'exigences/de conditions jugeriez-vous le plus nécessaire d'étendre du réseau central au réseau global?

500 caractère(s) maximum

5. La mise en œuvre du réseau central RTE-T est facilitée par un certain nombre d'instruments, tels que les corridors du réseau central, les coordonnateurs européens, leurs plans de travail et les forums des corridors, dans lesquels interviennent un grand nombre de parties prenantes. En outre, la Commission, après approbation des États membres, a la possibilité d'élaborer des actes d'exécution en ce qui concerne les aspects transfrontaliers et horizontaux (ERTMS, autoroutes de la mer) des corridors de réseau central. Il ressort de l'évaluation du règlement RTE-T que, dans l'ensemble, le réseau central du RTE-T progresse de manière satisfaisante. L'évaluation a également mis en lumière un certain nombre de risques qui pourraient compromettre l'achèvement en temps utile du réseau et a préconisé un renforcement des instruments de l'UE à cet égard.

Selon vous, les instruments actuellement prévus par le règlement afin de faciliter et d'accélérer l'achèvement des projets de réseau central devraient-ils être renforcés?

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord	Sans opinion
* Renforcement du rôle des coordonnateurs européens (caractère plus contraignant des plans de travail, mandat élargi pour couvrir des domaines tels que les carburants alternatifs et la numérisation, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Recours accru aux actes d'exécution (pour la mise en œuvre des corridors, des tronçons, des projets)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Meilleur alignement des procédures de planification et de mise en œuvre de l'UE et des États membres	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Amélioration des mécanismes d'information sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5.a Veuillez indiquer les éventuelles adaptations spécifiques que vous jugeriez nécessaires dans l'un des domaines mentionnés ci-dessus ou toute autre adaptation que vous jugez nécessaire pour renforcer les instruments de mise en œuvre du RTE-T.

500 caractère(s) maximum

Les prérogatives des coordonnateurs devraient être consolidées:

- Ils devraient être consultés par les Etats membres lorsque ceux-ci définissent des plans d'investissements ou des législations nationales;
- Ils devraient être associés à la sélection des dossiers soumis au MIE qui concernent leur corridor.

Les forums de corridors devraient être élargis aux représentants des infrastructures situées à proximité immédiate (exemples: ports de La Rochelle et de Bayonne) et aux nœuds urbains.

6. Selon vous, la mise en œuvre du réseau RTE-T (notamment par le biais de projets d'infrastructures de transport) devrait-elle prendre en considération les plans suivants et/ou y apporter une contribution (veuillez indiquer les trois plans qui vous semblent les plus importants):

	1er	2e	3e
Plans nationaux en matière d'énergie et de climat	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Programmes nationaux de lutte contre la pollution atmosphérique / Plans relatifs à la qualité de l'air	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Plans en matière de gestion du bruit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plans de gestion de district hydrographique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autres plans, à préciser	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

6.a Veuillez préciser:

500 caractère(s) maximum

La mise en œuvre du RTE-T devrait également tenir compte des plans d'investissements nationaux et régionaux dans les transports. En France, il faudrait ainsi prendre en considération les Contrats de Plan Etat-Région (CPER).

C. Mesures liées à la qualité et à la résilience des infrastructures

Le changement climatique et la multiplication des phénomènes météorologiques extrêmes qui l'accompagne posent de nouveaux défis aux infrastructures de transport et leur adaptation à cette nouvelle situation devient nécessaire. Par ailleurs, lors d'accidents récents, tels que l'effondrement du pont de Gênes, la qualité structurelle de nos infrastructures a été mise en cause et une nouvelle approche en matière d'inspection et d'entretien est requise. Des crises telles que la pandémie de COVID-19 ont

également démontré l'importance de chaînes de transport continues pour assurer la protection civile et ouvrir des voies d'approvisionnement dans de telles circonstances. Enfin, en vue de garantir un accès ouvert aux infrastructures et aux services, une réflexion doit être menée sur la participation étrangère.

7. Selon vous, la résilience de l'infrastructure du réseau RTE-T devrait-elle être renforcée par l'introduction de nouveaux paramètres/nouvelles exigences en matière de qualité en ce qui concerne les aspects suivants:

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord	Sans opinion
* Adaptation au changement climatique (voies navigables intérieures, infrastructures routières et ferroviaires en zones littorales, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Qualité des infrastructures structurelles (ponts et tunnels, par exemple)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Protection civile (par exemple, préparation aux crises, accidents ou autres catastrophes naturelles ou d'origine humaine)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Sécurité ou ordre public (par exemple, mobilité militaire, filtrage des investissements, participations étrangères concernant, par exemple, les ports et les terminaux)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

7.a Y a-t-il, selon vous, d'autres mesures concernant la qualité et la résilience des infrastructures qui pourraient être envisagées?

500 caractère(s) maximum

En matière de résilience face à la pandémie, il convient de reconnaître le rôle logistique essentiel que les ports et le ferroviaire ont joué pour garantir le bon fonctionnement de l'approvisionnement en marchandises à destination des entreprises et de la population. Dans ce contexte, l'UE devrait soutenir, avec les régions, le raccordement des entreprises au réseau ferroviaire, via des installations de terminal embranché (ITE).

7.b Si vous êtes d'accord ou tout à fait d'accord avec un renforcement dans l'une des catégories mentionnées ci-dessus, comment, selon vous, ce résultat devrait-il être obtenu?

500 caractère(s) maximum

- En premier lieu, il faudrait identifier les infrastructures de transport qui sont les plus exposées aux effets du changement climatique pour concentrer les mesures d'adaptation d'urgence sur celles-ci.
- L'anticipation et la résilience des systèmes (report modal, énergie décarbonée, réseaux courts pour le transport de marchandises, dernier km, etc) devraient notamment permettre de se préparer à la vulnérabilité des infrastructures face au changement climatique.

D. Mesures liées à l'innovation, à la numérisation et à l'automatisation

La numérisation du secteur des transports constituera un volet essentiel des efforts visant à le décarboner. Elle permettra non seulement une utilisation plus efficace des infrastructures existantes, mais contribuera également à améliorer les services aux usagers dans le transport de marchandises et de passagers (connexions jusqu'au dernier kilomètre, intégration des modes de transport, etc.). La numérisation est, en outre, un facteur clé de l'automatisation des différents modes de transport. Dans ce domaine, la distinction entre les infrastructures classiques (rail, route, voies navigables, etc.), les biens mobiles (véhicules) et les données (nécessaires à l'utilisation des infrastructures ou générées par cette utilisation) devient de plus en plus floue. Dernier point, mais non le moindre, le RTE-T a été, par le passé, un catalyseur et un banc d'essai pour les innovations introduites dans le secteur des transports qui, par la suite, sont devenues des technologies matures déployées à grande échelle (par exemple l'ERTMS). Avec les nombreuses innovations qui se profilent à l'horizon (drones, trains circulant dans des tubes sous vide, etc.), ce rôle du RTE-T devra être maintenu à l'avenir.

8. Il ressort de l'évaluation du règlement RTE-T que la manière dont la numérisation est actuellement définie et étayée par des objectifs spécifiques dans le règlement n'est plus suffisante pour contribuer à l'objectif de décarbonation du secteur des transports et permettre l'automatisation. En outre, l'évaluation a conclu qu'il fallait accorder une plus grande attention au juste équilibre à trouver entre des exigences en matière d'infrastructures fixes/à long terme et des évolutions rapides fortement influencées par l'innovation industrielle.

À cet égard, veuillez indiquer dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les affirmations suivantes:

	Pas du tout d'accord	Plutôt pas d'accord	Ni d'accord ni pas d'accord	Plutôt d'accord	Tout à fait d'accord	Sans opinion
* Les exigences relatives aux composants intelligents et numériques du RTE-T établies par le règlement RTE-T devraient être adaptées (par exemple, en y intégrant les dispositions et plans pertinents à l'échelle de l'UE adoptés depuis 2013, notamment dans des domaines tels que le système européen de gestion du trafic ferroviaire - ERTMS - ou les systèmes de transport intelligents - STI - dans le secteur routier).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
* Le règlement RTE-T devrait mieux définir les composants numériques (matériel informatique /infrastructures, véhicules/actifs mobiles/données) des différents modes de transport afin de renforcer son rôle en tant que catalyseur de services aux usagers innovants, durables et efficaces.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* Les infrastructures du RTE-T (routes, chemins de fer, voies navigables intérieures, etc.) doivent encore être modernisées (par l'ajout de matériel informatique, comme des capteurs, ou de logiciels, comme des systèmes de sécurité, des capacités de réseau, etc.) afin de rendre possible, à l'avenir, l'automatisation des transports.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
* La révision du règlement RTE-T devrait mettre en place un cadre prospectif offrant la souplesse nécessaire pour intégrer les innovations à venir (drones, trains circulant dans des tubes sous vide, etc.) dans le secteur des transports.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

E. Priorités possibles pour les options stratégiques

9. Dans le cadre de l'analyse d'impact, la Commission expérimentera un certain nombre d'options stratégiques en vue d'une révision du règlement RTE-T. Ces options incluront l'ensemble ou certaines des mesures qui ont fait l'objet du questionnaire ci-dessus. Les options stratégiques et les mesures qu'elles englobent seront évaluées au regard d'un scénario de référence, dans lequel le règlement actuel reste en vigueur sans aucun changement. Dans les paragraphes qui suivent, nous vous présentons trois priorités d'action à donner aux options stratégiques, le cas échéant. Veuillez classer ces approches en commençant par celle qui, selon vous, serait la plus appropriée pour atteindre les objectifs décrits ci-dessus.

Priorité d'action n° 1: Mettre principalement l'accent sur un concept de développement «traditionnel» des infrastructures, avec les adaptations nécessaires dans la conception du réseau et une mise à jour des exigences essentielles en matière de qualité des infrastructures conformément à l'approche actuelle en matière de RTE-T. Cela suppose l'intégration d'exigences contraignantes pour les infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules et les navires à émission nulle et à faibles émissions, sur la base de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et de sa révision en cours, ainsi que d'autres initiatives pertinentes. Cette approche, dont on s'attend à ce qu'elle soit coûteuse, devrait contribuer de façon importante à la décarbonation des transports en permettant le déploiement à grande échelle de véhicules et de navires propres.

Priorité d'action n° 2: Renforcer le concept de qualité des infrastructures, pour atteindre le double objectif a) de créer des conditions favorables à des services de transport et à une répartition modale plus efficaces et durables, conformément aux nouvelles ambitions de la politique des transports dans son ensemble; b) de garantir un RTE-T plus résilient, au regard du changement climatique, de la sécurité, de la sûreté, de la mobilité militaire et des défis en matière de protection civile. Outre les effets résultant des infrastructures pour les carburants alternatifs, cette approche devrait apporter une contribution supplémentaire importante à la décarbonation, grâce à des gains d'efficacité substantiels dans l'ensemble du système de transport. En outre, elle devrait entraîner un surcroît de gains dans des domaines tels que la sûreté ou la préparation aux catastrophes.

Priorité d'action n° 3: Promouvoir la numérisation et l'innovation dans la politique du RTE-T. En comparaison des précédentes, cette approche envisage la «décarbonation» sous un angle différent, à savoir en accordant la priorité absolue aux solutions numériques et aux autres solutions innovantes. Cette approche, qui met en particulier l'accent sur les solutions «intelligentes» et «douces», devrait présenter un bon rapport coût-efficacité et receler un fort potentiel d'améliorations du système de transport en termes d'efficacité, ce qui serait le principal axe de décarbonation du secteur. Qui plus est, elle offre de vastes perspectives en matière de création de nouveaux emplois et de nombreuses possibilités d'interactions étroites entre le secteur de la recherche & innovation et la politique du RTE-T.

Priorité d'action n° 4: combinaison de différents éléments des approches décrites ci-dessus.

Veuillez développer.

Priorité d'action n° 5: aucune de ces approches.

Veuillez développer.

Veillez classer ces approches en commençant par celle qui, selon vous, serait la plus appropriée pour atteindre les objectifs décrits ci-dessus.

	1re	2e	3e	4e	5e
Priorité d'action n° 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Priorité d'action n° 2	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Priorité d'action n° 3	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Priorité d'action n° 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Priorité d'action n° 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Informations complémentaires

10. 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

Document joint : courrier commun du Grand Port Maritime de La Rochelle, de la Région Nouvelle-Aquitaine, du Département de la Charente-Maritime et de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle sur l'intégration du Port de La Rochelle au réseau central.

11. 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 de prise de position. La taille du fichier ne peut pas dépasser 1 Mo. Veuillez noter que le document que vous joindrez sera publié en même temps que vos réponses au questionnaire, qui demeurent la contribution essentielle à la présente consultation publique. Le document servira de complément d'information permettant de mieux comprendre votre point de vue.

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

d2fb5f1c-80d6-48f1-b1cc-7c7876800c34/20210421_CourrierCommunPortLaRochelle_R_visionRTE-T.pdf

Useful links

[Regulation \(EU\) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network \(https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32013R1315)

[Roadmap on the evaluation of Regulation 1315/2013 \(https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1908-Trans-European-transport-network-Guidelines\)](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1908-Trans-European-transport-network-Guidelines)

[Inception Impact Assessment on the revision of Regulation \(EU\) 1315/2013 \(https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Revision-of-Regulation-on-Union-guidelines-for-the-development-of-the-trans-European-transport-network-TEN-T-\)](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12532-Revision-of-Regulation-on-Union-guidelines-for-the-development-of-the-trans-European-transport-network-TEN-T-)

[Trans-European transport network planning methodology \(https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/web_methodology.pdf\)](https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/brochures_images/web_methodology.pdf)

Contact

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