

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



Introduction

Contexte et objectif de la consultation

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

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

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

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

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

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

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

La consultation comprend six parties:

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

Pour toute question ou observation, veuillez contacter: MOVE-TEN-T-REVISION@ec.europa.eu

Informations vous concernant

***Langue de ma contribution**

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

Néerlandais

Polonais

Portugais

Roumain

Slovène

- Slovène
- Slovaque
- Suédois
- Tchèque

*J'apporte ma contribution en qualité de Établissement

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

*Prénom

Tristan

*Nom

LE GUILLOU DE PENANROS

*Adresse électronique (ne sera pas publiée)

Tristan.de-penanros@brest-metropole.fr

*Champ d'application

- International
- Local
- National
- Régional

*Nom de l'organisation

255 caractère(s) maximum

BREST METROPOLE

*Taille de l'organisation

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

Moyenne entreprise (de 50 à 249 salariés)
Grande entreprise (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence Numéro d'inscription au registre de transparence

664549830193-35

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

***Pays d'origine : FRANCE**

***Paramètres de confidentialité pour la publication**

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

Mode anonyme

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

Mode public

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

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

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

Au fil des ans, la politique du RTE-T a évolué en un véritable «projet européen» dans le cadre duquel les investissements publics et privés sont utilisés pour produire des avantages à long terme pour la société, tels que l'accessibilité et la connectivité des États et des régions, ainsi que pour faciliter le développement économique et les échanges dans le marché intérieur. Le RTE-T, qui relève de la politique des transports de l'Union européenne, constitue la base pour des transports efficaces, sûrs et durables. Il est par conséquent directement lié à un large éventail d'actions de l'UE dans le domaine des politiques sectorielles en matière de transport et est déterminant pour la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de la politique des transports .

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

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

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

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

Veillez expliquer brièvement votre réponse

Le RTE-T doit répondre aux grands objectifs fondamentaux de l'Union européenne, ceux de la cohésion économique, sociale mais aussi de cohésion territoriale. Il s'agit de favoriser le développement polycentrique de l'Union européenne, optimiser la relation de l'Union européenne également avec ses façades maritimes, notamment sa façade atlantique, répondre aux enjeux d'accessibilité et de connectivité notamment pour les espaces péninsulaires vis-à-vis du cœur de l'Union européenne. Prendre en considération les nouveaux défis auxquels l'Union européenne est confrontée en matière de sécurisation et de régulation des flux de transports ; en matière de transition écologique et énergétique, de mobilité et de transports durables.

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

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

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

Si vous avez répondu «Autres», veuillez préciser

***3.** Selon vous, quels domaines de la politique en matière d'infrastructures de transport nécessitent le plus d'être améliorés ou développés pour répondre aux besoins d'aujourd'hui et de demain?

(Veuillez désigner les trois domaines qui importent le plus pour vous) *entre 3 et 3*

choix

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

Si vous avez répondu «Autres», veuillez préciser

Sur la façade atlantique de l'Union européenne, assurer la pleine reconnaissance d'un corridor atlantique du réseau central au-delà de Nantes, en passant par la pointe bretonne (système portuaire Brest/ Roscoff et fonctions métropolitaines maritimes de la place de Brest) jusqu'à l'Irlande.

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

1000 caractère(s) maximum

Contribuer au développement polycentrique de l'Union européenne et la prise en compte des enjeux d'accessibilité et de connectivité dans le cadre d'une politique européenne ne se limitant pas à un principe de concentration exclusif sur ces ports et nœuds urbains les plus importants mais intégrant également des critères qualitatifs susceptibles de répondre aux nouveaux défis de transports, d'aménagement et de développement des territoires qui se posent à l'UE : décarbonation des transports, énergies renouvelables, dimension maritime de l'UE, multimodalité durable.

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

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

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

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

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

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

- Oui
 Non
 Sans avis

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

- Oui
 Non
 Sans avis

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

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

Si vous avez répondu «Autres», veuillez préciser

Le système portuaire Brest/Roscoff vient de répondre au dernier appel MIE ouvert à titre exceptionnel aux places maritimes du réseau global mais l'envergure des enveloppes financières dédiées n'est pas à la mesure des enjeux et besoins identifiés.

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

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non, veuillez préciser.

500 caractères maximum

La faiblesse des moyens alloués au réseau global.

L'absence de traitement de la Région Bretagne au titre du réseau central (pourtant de niveau NUTS 1) dont Brest est le port principal constitue une anomalie fortement préjudiciable pour le

développement de toute une région péninsulaire, qui plus est, à l'heure du Brexit. C'est pourtant une condition nécessaire et suffisante d'éligibilité dans les « requirements » établis par la Commission européenne.

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

- Oui
 Non
 Sans avis

Sinon, veuillez expliquer comment il pourrait être amélioré

C. Caractéristiques du réseau RTE-T

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

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

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

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

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

Pourriez-vous expliciter votre réponse?

Le critère qualitatif de pôle de sécurité maritime contribuant à une régulation optimisée des flux européens de transports devrait pouvoir être pleinement intégré à la sélection des points du réseau central. La prise en considération de places incontournables (nœuds urbains, ports), tel Brest, de par les compétences et fonctions majeures en matière de régulation des transports, de surveillance et sécurité maritime au service des trafics européens devrait être un critère qualitatif de 1^{er} rang pour une intégration au réseau central.

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

- Oui
- Non
- Sans avis

10.1. Si non, quels sont les éléments manquants?

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

Si vous avez répondu «Autres», veuillez préciser

1000 caractères maximum

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

- Oui
- Non
- Sans avis

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

- Oui
 Non
 Sans avis

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

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non, veuillez préciser.

Peu d'exemples concrets de report du routier vers le ferroviaire au niveau français. Stagnation du fret ferroviaire.

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

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non, veuillez préciser.

1000 caractères maximum

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

- Oui
 Non
 Sans avis

Si non, veuillez préciser.

1000 caractère(s) maximum

C'est tout l'enjeu en France et en Bretagne et pour sa pointe bretonne de la poursuite du grand projet d'infrastructure ferroviaire LNOBPL (Liaison Nouvelle Ouest Bretagne Pays de la Loire) et l'objectif reconnu depuis 2003 d'intérêt national, de rapprocher Brest (et Quimper) à 1H30 de Rennes ; à 3 heures de Paris et des interconnexions européennes.

Par ailleurs, Brest se retrouve avec Nantes, Saint-Nazaire, Rennes et Angers réunies au sein du Pôle Métropolitain Loire Bretagne pour constater l'insuffisante intégration des nœuds urbains et villes au RTE-T qui permettrait d'assurer un trafic de transit fluide et favoriser la décarbonation des transports, pour les marchandises comme pour les passagers. Le PMLB est solidaire de la proposition d'inscription au réseau central du RTE-T du système portuaire Brest/Roscoff dans le cadre d'une d'une pleine extension du corridor atlantique.

D. Utilisation des infrastructures

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

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

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

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

Stagnation du fret ferroviaire en France

Veuillez expliquer brièvement votre réponse

1000 ~~coûté~~ minimum

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

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

Pourriez-vous expliciter votre réponse?

Cf. paragraphe précédent sur le projet d'infrastructures LNOBPL

1000 ~~coûté~~ minimum

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

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

Veillez expliquer brièvement votre réponse?

1000 ~~coûté~~ minimum

E. Outils de mise en œuvre

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

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

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

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

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

- Oui
 Non
 Sans avis

*21. Connaissez-vous les coordonnateurs européens?

- Oui
 Non

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

- Oui
 Non
 Sans avis

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

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

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

- Oui
- Non

23.1 Si oui, comment évalueriez-vous l'utilité du système TEN-Tec de la Commission européenne, qui fournit des informations statistiques et des cartes sur l'état du réseau RTE-T?

- Très utile
- Utile
- Assez utile
- Pas utile
- Sans avis

F. Autres informations

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

Outre la présente réponse de Brest métropole, nous souhaitons faire ici part des alliances et points de convergences autour de la promotion d'un véritable corridor atlantique, de la candidature du système portuaire de Brest/Roscoff Brest au réseau central du RTE-T avec la CCIMBO, le Département du Finistère, le Pôle Métropolitain Loire Bretagne, le réseau européen « Villes Atlantiques », ALTRO notamment..

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

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

La taille de fichier maximale est de 1 Mo.

Only files of the type pdf,txt,doc,docx,odt,rtf are allowed