

# Consultation publique ouverte sur l'évaluation du règlement UE 913/2010 relatif au Réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif

(Version pour les acteurs familiers des Corridors de fret ferroviaire ou du marché ferroviaire européen ou du secteur du transport ferroviaire de fret)

Les champs accompagnés d'un \* sont obligatoires.

Partie I: Accord sur les données personnelles et identification des répondants

Accord sur les données personnelles

\*Merci d'indiquer votre préférence pour la publication de votre contribution sur le site Internet de la Commission:

(Veuillez noter que quelle que soit l'option choisie, votre contribution peut faire l'objet d'une requête en matière d'accès aux documents au titre du [règlement 1049/2001](#) sur l'accès public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission. Dans ce cas, la demande sera analysée au regard des critères du règlement et dans le respect [des règles de protection des données](#) applicables.)

<input checked="" type="checkbox"/>	Sous le nom indiqué (nom de votre organisation/entreprise/autorité publique/association ou nom personne si vous répondez en tant qu'individu): je consens à la publication de tous les éléments de ma contribution et je déclare qu'aucun d'eux n'est soumis à des restrictions en termes de droit d'auteurs qui empêche la publication.
<input type="checkbox"/>	Anonymement: je consens à la publication de tous les éléments de ma contribution et je déclare qu'aucun d'eux n'est soumis à des restrictions en termes de droit d'auteurs qui empêche la publication.
<input type="checkbox"/>	Merci de garantir la confidentialité de ma contribution (elle ne sera pas publiée mais utilisée en interne à la Commission européenne)

\*La Commission peut-elle vous contacter pour plus de détails sur les informations soumises dans le cadre de ce questionnaire ?

<input checked="" type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Non

Identification des répondants

\*1. Indiquez votre prénom

Alain

\*2. Indiquez votre nom de famille

Rousset

\*3. Indiquez votre courriel

[jean-francois.duranton@laregion-alpc.fr](mailto:jean-francois.duranton@laregion-alpc.fr)

\*4. A quel titre complétez-vous ce questionnaire?

<input type="checkbox"/>	En tant qu'individu
<input checked="" type="checkbox"/>	Au nom d'une organisation, d'une association, d'une entreprise, d'une autorité, etc.

Si vous répondez au nom d'une organisation/entreprise/autorité publique/association, répondez aux questions 5 à 9.

Si vous répondez en tant qu'individu, répondez aux questions 10 à 11.

\*5. Veuillez indiquer clairement quelle organisation/entreprise/autorité publique/association vous représentez  
Région Nouvelle-Aquitaine

\*6. Votre organisation fait-elle partie du Registre de transparence de la Commission européenne?

	Oui
X	Non

7. Veuillez indiquer l'adresse de votre organisation/entreprise/autorité publique/association  
14 rue François de Sourdis  
33077 Bordeaux cedex  
France

\*8. Veuillez préciser le/les pays dans lesquels vous exercez des activités – *réponses multiples possibles*

EU-wide  
Global  
Austria  
Belgium  
Bulgaria  
Croatia  
Cyprus  
Czech Republic  
Denmark  
Estonia  
Finland  
**France**  
Germany  
Greece  
Hungary  
Ireland  
Italy  
Latvia  
Lithuania  
Luxembourg  
Malta  
Netherlands  
Poland  
Portugal  
Romania  
Slovenia  
Spain  
Sweden  
Slovakia  
United Kingdom  
Other (please specify)

\*9. Quelle catégorie décrit le mieux votre activité ou celle de vos membres?

Ministère des Transports  
**Autorité publique (locale, régionale, etc.)**  
Agence nationale de sécurité  
Autorité de régulation  
Gestionnaire d'infrastructure/Organisme d'allocation

Entreprise de fret ferroviaire  
 Entreprise ferroviaire de passagers  
 Entreprise non ferroviaire  
 Terminal  
 Installation de services  
 Autorité portuaire  
 Affréteur  
 Transitaire  
 Opérateur intermodal  
 Entreprise logistique  
 Association industrielle/professionnelle  
 Association environnementale  
 Association de passagers  
 Organisme de recherche  
 Think tank  
 Consultant  
 Autre : **Autorité organisatrice de transport régional**

Partie II: Questionnaire

**1. Fret ferroviaire**

a) Quel rôle du ferroviaire pour le fret sur le long terme?

*Le fret ferroviaire a un rôle stratégique en termes de développement économique, d'énormes atouts environnementaux et un potentiel considérable en matière de report modal pour la collectivité et les entreprises. Il est évident que ce mode de transport de marchandises, avec des consommations énergétiques faibles est une des réponses pour atteindre les objectifs affichés par l'UE en matière de réduction de gaz à effet de serre. La contribution du fret ferroviaire pour atteindre ces derniers apparaît indispensable puisque les émissions de CO2 ont baissé dans tous les secteurs économiques depuis 1990, sauf dans celui des transports, en raison de l'importance du transport routier de marchandises. Le fret ferroviaire devra jouer pleinement son rôle de moyen de transport complémentaire aux autres modes et permettre aux entreprises de bénéficier d'un outil efficace pour le transport massifié, tout particulièrement pour les matières dangereuses et pour les pré- et post- acheminements portuaires. Pour cela, le fret ferroviaire doit bénéficier de coûts de transports compétitifs et d'une infrastructure performante. Le transport ferroviaire doit être une priorité de la Commission européenne pour permettre son développement. Il est donc indispensable d'y consacrer les moyens financiers nécessaires au niveau européen, aussi bien sur les infrastructures que sur les projets de services ferroviaires, comme l'Autoroute ferroviaire Atlantique permettant un important report modal.*

b) A votre avis, le transport de fret par chemin de fer devrait-il absorber une partie du fret routier?

X	Oui, le rail devrait absorber la majeure partie du fret routier
	Oui, le rail devrait absorber une petite partie du fret routier
	Non, l'équilibre actuel est adéquat
	Non, le fret routier devrait absorber une petite partie du fret ferroviaire
	Non, le fret routier devrait absorber la majeure partie du fret ferroviaire
	Sans opinion

## 2. Concept de Corridor de fret ferroviaire

a) Estimez-vous que l'approche par les Corridors de fret ferroviaire est pertinente pour booster la compétitivité du fret ferroviaire et pour parvenir au report modal?

X	Très pertinente
	Pertinente
	Peu pertinente
	Pas pertinente
	Sans opinion

S'il vous semble pertinent, le concept des Corridors de fret ferroviaire devrait-il être amélioré ou précisé ?

X	Oui
	Non

Veuillez indiquer vos commentaires

*Comme pour le mode routier, les autoroutes ferroviaires sont primordiales dans la stratégie de développement du réseau mais il est indispensable de penser global et de prendre en compte le réseau capillaire qui permet d'alimenter le réseau principal. Il est important de souligner la logique de feeder du corridor de fret que joue le réseau capillaire. Il est donc essentiel d'améliorer la possibilité d'investir sur le réseau capillaire et sur les plateformes dans le cadre de ce corridor de fret.*

b) **Aujourd'hui**, comment évaluez-vous la contribution des Corridors de fret ferroviaire au fret ferroviaire transfrontalier?

	Très importante
	Importante
X	Peu importante
	Pas importante
	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

*Il permet clairement d'offrir un service compétitif aux entreprises en mettant à disposition un guichet unique et des sillons internationaux de qualité. Ce qui permet de développer le trafic international en prenant en compte les contraintes techniques. Cependant, le trafic de fret ferroviaire reste à ce stade limité et difficile entre la France et l'Espagne, notamment via Hendaye, du fait du changement indispensable d'écartement d'essieu.*

c) **Dans le futur**, quelle pourrait être la contribution des Corridors de fret ferroviaire au fret ferroviaire transfrontalier ?

	Très importante
X	Importante
	Peu importante
	Pas importante
	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

*Les Corridors de fret ferroviaire sont un point d'entrée important pour assurer le développement du fret international mais il convient de les coupler cela avec des investissements sur les infrastructures et les plates-formes. Dans ce cadre, un couplage avec le corridor RTE-T et une orientation forte en faveur des investissements s'imposent. L'Europe doit s'engager fortement au niveau financier en faveur du fret ferroviaire, aussi bien sur les infrastructures (réseaux central et capillaire) que sur les projets de services (Autoroute ferroviaire, appui aux Opérateurs fret de Proximité,...)*

*Le rapport spécial "Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE : toujours pas sur la bonne voie" de 2016, réalisé par la Cour des Comptes Européenne, doit éclairer les décideurs. Les trains de fret roulent en moyenne à 18km/h sur un grand nombre de lignes internationales (sauf sur les corridors de fret), la part modale du fret a légèrement baissé depuis 2011, les procédures de gestion de trafic ne sont pas adaptées, dans plusieurs pays **davantage de fonds européens ont été alloués par l'UE à la route plutôt qu'au rail**. Il est notamment préconisé de mieux cibler les besoins du secteur du fret ferroviaire en s'assurant d'une meilleure cohérence entre les objectifs politiques et l'affectation des fonds. Il faut viser cet objectif dans les plus brefs délais pour assurer la réussite de ces corridors au niveau transfrontalier.*

### **3. Les défis du fret ferroviaire**

Les défis que rencontre le fret ferroviaire transfrontalier dans l'UE peuvent être classés comme suit : un défi qualité (ponctualité, fiabilité) ; un défi coûts (compétitivité prix) ; un défi service (besoin d'introduire de nouveaux services innovants) ; un défi politique (acceptation politique et sociale) ; un défi européen (traverser les frontières facilement).

a) Voyez-vous d'autres défis qui se pose au fret ferroviaire européen transfrontalier ?

*Le corridor atlantique doit relever un défi en termes d'interopérabilité pour que les trains puissent circuler sans entrave en Espagne. Au défi de l'infrastructure s'ajoute celui de la localisation des plateformes, notamment du côté espagnol ; ces deux aspects sont essentiels pour le développement d'un réseau UIC, primordial pour le développement du fret international. Par ailleurs, il faut également garder à l'esprit l'objectif d'avoir les mêmes défis sur le fret ferroviaire local, qui est également un enjeu et un défi pour irriguer nos territoires.*

b) A votre avis, est-ce que le concept de Corridor de fret ferroviaire a le potentiel pour répondre à ces défis ?

	Y répond très bien	Y répond	Y répond à peine	N'y répond pas du tout	Sans opinion
Défi QUALITE		X			
Défi COÛTS		X			
Défi SERVICES		X			
Défi POLITIQUE	X				
Défi EUROPEEN		X			

Veuillez indiquer vos commentaires (en particulier si vous avez mentionné d'autres défis à la question a), le concept de Corridor de fret ferroviaire a-t' il le potentiel pour répondre à ces défis ?)

*Le concept de grand corridor de fret est une des conditions nécessaires à la réussite du fret mais pas une condition suffisante. Il faut avoir une vision globale du réseau et mettre les moyens financiers indispensables pour également ramener de la marchandise vers ce corridor, d'où l'importance des lignes capillaires qui doivent également être considérées comme essentielles pour le maillage du territoire.*

#### 4. Gouvernance des Corridors de fret ferroviaire

##### a) Architecture et prise de décision

(i) La structure de gouvernance des Corridors de fret ferroviaire vous semble-t-elle appropriée?

	Très appropriée
	Appropriée
X	Assez appropriée
	Pas appropriée
	Sans opinion

(ii) Concrètement, dans quelle mesure la structure de gouvernance actuelle est-elle réactive, par exemple pour identifier et aborder tous les obstacles au transport ferroviaire transfrontalier de fret ?

	Très réactive
	Réactive
	Assez réactive
	Pas réactive
X	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

*Les collectivités comme les Régions ne sont pas réellement partenaires de ce corridor et il n'est pas prévu de dispositif spécifique de concertation.*

*L'article 9 du règlement sur son point 5 spécifie : "Le comité de gestion prend, s'il y a lieu, des mesures visant à coopérer avec les administrations régionales et/ou locales s'agissant du plan de mise en œuvre."*

*Il serait sûrement intéressant de réfléchir à un fonctionnement plus concerté notamment avec les Régions pour permettre un travail commun en faveur du développement du fret ferroviaire. Il serait intéressant d'y travailler avec le comité de gestion afin de construire des modalités de travail partagé sur ce sujet stratégique.*

(iii) Le règlement sur les Corridors de fret ferroviaire établit comme principe que les décisions sont prises à l'unanimité/par consensus au sein des Comité exécutif et Comité de gestion, est-ce approprié pour assurer une gestion efficace des Corridors ?

	Très appropriée
	Appropriée
	Assez appropriée
	Pas appropriée
X	Sans opinion

##### b) Efficacité et engagement des instances de gouvernance

(i) A votre avis, comment les Etats membres promeuvent la mise en place des Corridors de fret ferroviaire?

	Très efficacement
	Efficacement
X	Assez efficacement
	Pas efficacement
	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

*Les régions devraient être plus parties prenantes pour relayer et communiquer auprès des entreprises de leur territoire sur les possibilités de fret international. La question des corridors de fret ou RTE-T reste très centralisée et manque de relais au niveau local. Il conviendrait d'envisager un partenariat plus dynamique avec les institutions locales (ce qui*

est encore plus vrai quand des coopérations existent comme celle entre la Nouvelle-Aquitaine et l'Euskadi par exemple).

(ii) Comment jugez-vous l'efficacité du Comité de gestion dans l'exercice de ses missions?

	Très efficace
	Efficace
	Assez efficace
	Pas efficace
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Le comité de gestion pour le corridor n°4 est très actif et très disponible. Cependant, cela mériterait une communication plus offensive sur ce qui est fait car cela reste souvent dans un milieu très fermé. Or, plus la communication sera forte, plus les entreprises seront au courant des possibilités et du potentiel de ce corridor de fret.*

(iii) Quelle est l'efficacité des groupes consultatifs pour les entreprises ferroviaires et pour les terminaux en matière d'identification des problématiques importantes pour les usagers des Corridors de fret ferroviaire ?

	Très efficace
	Efficace
	Assez efficace
	Pas efficace
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*En tant que Région, nous n'avons jamais eu de retour et avons du mal à identifier ces groupes consultatifs. Il est donc difficile de se faire une idée précise sur leur efficacité.*

(iv) Pouvez-vous lister les avancées positives et les impacts négatifs du travail de la structure de gouvernance ?

Veillez indiquer vos commentaires

*Le positif se traduit forcément par les sillons toujours plus nombreux mis à disposition avec une extension qui a été rendue possible vers l'Allemagne. Cela se traduit également par la hausse du trafic et des bonnes perspectives pour les années à venir. Il convient maintenant de favoriser une communication et une information plus fortes pour avoir un effet "boule de neige".*

(v) A votre avis, serait-il bénéfique pour le développement d'un Corridor de fret ferroviaire si un coordinateur européen (pas nécessairement le coordinateur européen du Corridor RTE-T correspondant), avec une influence politique et une expérience de négociation, préside le Comité exécutif du Corridor de fret ferroviaire, de façon à développer le Corridor, par exemple en identifiant les bonnes pratiques à traiter et à négocier avec les bons Etats membres et gestionnaires d'infrastructure ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Il serait même bon que le coordinateur corridor RTE-T et Fret soit le même pour permettre une vision globale et cohérente.*

c) Implication des acteurs du secteur

(i) Les acteurs du secteur sont-ils suffisamment impliqués dans la gouvernance?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Si non, merci de préciser

(ii) Actuellement, le règlement ne prévoit pas de représentation formelle des groupes consultatifs au sein des Comité exécutif et Comité de gestion (mais il ne l'interdit pas). En pratique, certains Comités exécutifs invitent le porte-parole des groupes exécutifs à faire rapport, mais cette pratique n'est pas généralisée. A votre avis, est-ce que des représentants des groupes consultatifs devraient participer aux réunions des Comités ?

X	Oui, ils devraient avoir toujours le droit de participer
	Oui, en fonction des points à l'agenda, et via une invitation obligatoire de la part du Comité
	Oui, en fonction des points à l'agenda, et via une invitation volontaire de la part du Comité
	Non, ce n'est pas nécessaire

(iii) Actuellement, le règlement ne prévoit pas explicitement la possibilité pour des acteurs qui ne sont pas des entreprises ferroviaires d'être membres des groupes consultatifs (mais ne l'interdit pas). La participation aux groupes devrait-elle être davantage ouverte ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

(iv) Les gestionnaires de terminaux et les autorités portuaires devraient-ils avoir un rôle renforcé dans la gouvernance ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Si oui, devraient-ils avoir un rôle dans le Comité de gestion ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

*Ce sont des acteurs clés du système. Les ports ont un rôle essentiel qui permet de fait de développer des projets multimodaux. Il est donc important de leur accorder une place plus importante tant en matière de partenariat qu'en matière de décision. Les ports sont considérés comme des feeders du Corridor Atlantique avec les pré- et post-acheminements ferroviaires.*

#### d) Groupes de travail

Dans certains Corridors de fret ferroviaire, des groupes de travail ont été mis en place avec des acteurs pertinents (gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, représentants des ministères, autorités de régulation, agences nationales de sécurité, Commission européenne, Agence ferroviaire européenne, etc.), en provenance de différents Etats membres.

(i) A votre avis, dans quelle mesure le concept de Corridor de fret ferroviaire facilite la mise en place de tels groupes de travail, au-delà des frontières nationales ?

X	Très fortement
	Fortement
	Assez fortement
	Pas fortement
	Sans opinion

(ii) A votre avis, dans quelle mesure les groupes de travail peuvent-ils contribuer à solutionner certains obstacles au fret ferroviaire transfrontalier?

X	Très fortement
	Fortement
	Assez fortement
	Pas fortement
	Sans opinion

e) Implication des autorités publiques

Donner un rôle officiel à d'autres structures dans les Corridors de fret ferroviaire, comme à l'Agence ferroviaire européenne ou aux agences nationales de sécurité, aurait-il une valeur ajoutée ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Si oui, merci d'expliquer quel rôle.

f) Double gouvernance

Certaines sections appartiennent à plus d'un Corridor de fret ferroviaire, ce qui débouche sur des situations de gouvernances multiples.

Pensez-vous que le règlement devrait inclure des dispositions sur la division des compétences entre les Corridors de fret ferroviaire dans le cas où des sections appartiennent à plus d'un Corridor ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

g) Suivi du fonctionnement des Corridors de fret ferroviaire

(i) Après de qui un acteur (par exemple un usager) peut-il se plaindre du fonctionnement d'un Corridor de fret ferroviaire?

X	Au Comité exécutif
	A l'autorité de régulation
	Au Comité de gestion
	A la Commission européenne
	Sans opinion

Qui devrait gérer ces plaintes?

*C'est le Comité exécutif qui doit acter la plainte et y répondre après avoir fait analyser celle-ci par le Comité de gestion, qui lui est en lien avec le terrain et les différents acteurs des différents groupes.*

Le règlement doit-il préciser ces pouvoirs en matière d'action de remédiation?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

(ii) Aujourd'hui, les Corridors de fret ferroviaire ont tendance à plus coopérer entre eux: cette coopération n'est pas obligatoire (mais a été établie entre les entreprises ferroviaires, entre les Comités de gestion et entre les Comités exécutifs) : à votre avis, est-ce que ce type de coopération doit devenir obligatoire ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Il faut se servir des exemples de coopération existants et s'appuyer sur les bonnes pratiques afin de les traduire par des modalités de mise en œuvre sur le terrain à travers le règlement des corridors.*

**h)** Avez-vous d'autres commentaires sur la gouvernance des Corridors de fret ferroviaire? *Comme déjà mentionné plus haut, il serait intéressant de travailler à une collaboration plus étroite avec les institutions régionales sur la base de modalités à définir. Ce qui permettrait de développer le corridor en s'appuyant sur les compétences des régions en matière de développement économique, d'aménagement du territoire ou encore de coopération transfrontalière.*

## **5. Gouvernance des Corridors de fret ferroviaire et Corridors du réseau central**

Quels sont les avantages et les inconvénients de l'implication des Corridors de fret ferroviaire dans les travaux des Corridors RTE-T du réseau central et vice-versa ? Quelle forme devrait prendre cette implication ? Comment évaluez-vous la coopération actuelle entre les instances de gouvernance des Corridors de fret ferroviaire et les forums et coordinateurs des Corridors du réseau central?

Veillez indiquer vos commentaires

*Les deux corridors sont dissociés, ce qui peut être source de dysfonctionnement sur les projets financés dans le cadre du MIE. Or les travaux menés et les investissements réalisés doivent être cohérents. La coopération, insuffisante actuellement, doit se renforcer pour favoriser la complémentarité et avoir un projet unique.*

*Le rapport spécial de la Cour des Comptes européenne sur le transport ferroviaire de marchandises (2016) préconise de se focaliser sur la compétitivité du ferroviaire et les besoins du secteur, en améliorant la cohérence entre objectifs politiques et affectation des fonds.*

*Le lien entre les deux corridors doit donc être clairement resserré, en prenant en compte le réseau capillaire. Il faudrait les rassembler pour n'établir qu'un plan de développement du fret ferroviaire (services et investissements) et se limiter à 1 réseau, 1 coordonnateur et 1 règlement.*

*Au niveau atlantique, le représentant du RFC est toujours associé aux réunions et aux travaux du Forum de Corridor. A leur tour, les corridors RTE-T devraient être impliqués dans la gouvernance des RFC.*

## 6. Champ géographique des Corridors de fret ferroviaire

a) Estimez-vous que les tracés des Corridors de fret ferroviaire définis en annexe du règlement sont pertinents pour atteindre l'objectif de dynamiser la compétitivité du fret ferroviaire?

X	Oui
	Partiellement
	Non
	Sans opinion

b) Considérez-vous que les lignes ferroviaires et les terminaux désignés comme faisant actuellement partie des Corridors de fret ferroviaire sont **pertinents** pour atteindre l'objectif de compétitivité du fret ferroviaire ?

	Oui
X	Partiellement
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Il conviendrait de les mettre à jour plus régulièrement et d'avoir un échange avec les Régions notamment pour permettre de compléter la carte établie afin de l'optimiser. En effet, certaines infrastructures devraient relever du réseau central ou tout simplement être identifiées sur le réseau, comme les lignes Nantes-Bordeaux, Agen-Auch ou Mont-de-Marsan-Tarbes, ou encore le port de La Rochelle, seul port en eau profonde de la façade atlantique.*

c) Considérez-vous que les lignes ferroviaires et les terminaux désignés comme faisant actuellement partie des Corridors de fret ferroviaire sont **suffisants** pour atteindre l'objectif de compétitivité du fret ferroviaire ?

	Oui
X	Non, il est nécessaire d'ajouter certaines lignes/terminaux
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Il convient de toujours mettre à jour ces éléments. Par exemple, il conviendrait de compléter le Corridor de fret atlantique en intégrant la plate-forme Niort terminal, qui se trouve sur la route de ce corridor.*

d) A votre avis, quelle importance doivent prendre les besoins du marché dans la définition des tracés (la définition géographique en annexe du règlement, ne spécifie pas les lignes ferroviaires) des Corridors de fret ferroviaire ?

X	Très importante
	Importante
	Peu importante
	Pas importante
	Sans opinion

e) A votre avis, quelle importance doivent prendre les besoins du marché dans le choix des lignes ferroviaires ou des terminaux qui font partie d'un Corridor de fret ferroviaire?

X	Très importante
	Importante
	Peu importante
	Pas importante
	Sans opinion

f) En lien avec les questions d) et e), quels autres critères devraient être pris en considération pour définir le tracé d'un Corridor de fret ferroviaire ?

- analyse du réseau capillaire pour irriguer le corridor
- rôle des ports en tant que plateformes multimodales et capacités à favoriser le ferroviaire
- rôle des Opérateurs de Fret de Proximité

g) Faut-il prévoir une procédure pour modifier le tracé principal des Corridors de fret ferroviaire, par exemple pour retirer une section ou fusionner des Corridors ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

h) Les neuf Corridors de fret ferroviaire ont été largement alignés sur les corridors du réseau central RTE-T en termes de tracé, de façon à faire des Corridors de fret ferroviaire la colonne vertébrale des Corridors du réseau central en matière de fret ferroviaire. Quels sont les bénéfices et/ou les défauts d'un tel alignement ?

*L'alignement doit être pleinement réalisé pour éviter la confusion entre les différents outils de la politique européenne des transports, et afin d'assurer sa meilleure visibilité sur le terrain.*

*Les composantes passagers et fret, infrastructure et services, du réseau européen des transports doivent toutes être prises en compte. De plus, il doit être fait plus claire mention des lignes directrices RTE-T et du Mécanisme pour l'interconnexion (MIE) dans le règlement 913/2010 sur les corridors de fret ferroviaire et inversement.*

*Il manque clairement des liens, certaines infrastructures ne sont pas identifiées dans le réseau central ce qui n'est pas sans conséquence pour les financements dans le cadre du MIE.*

*Le Corridor atlantique joue un rôle essentiel comme porte de l'UE sur le monde via le réseau de ports maritimes. Or il faut souligner le souhait des régions de l'Atlantique de modifier la définition du réseau RTE-T sur la façade Atlantique, afin de mieux prendre en compte l'importance de celui-ci. Il convient notamment de mieux prendre en compte certaines lignes ferroviaires, comme Nantes-Bordeaux par exemple (qui ne figure ni dans le réseau central ni dans le réseau global), en lien avec les ports de la façade qui jouent un rôle clé dans le développement du fret ferroviaire.*

*De la même façon, l'importance d'infrastructures comme le port de La Rochelle et des liaisons ferroviaires qui alimentent le réseau central (logique de feeder), n'est pas toujours pleinement reconnue. Certains liens sont uniquement dans le réseau global, alors qu'ils participent pleinement au développement du corridor. Une révision du réseau global et du réseau central permettrait de mieux prendre en compte des réalités de territoires en faveur du développement du fret ferroviaire sur le corridor.*

## 7. Développements attendus

Avec la mise en place des Corridors de fret ferroviaire, quelles étaient vos attentes sur la période 2010-aujourd'hui? Et quelles sont vos attentes à court terme, et d'ici 2030 ?

a) en ce qui concerne la fiabilité, la ponctualité, la qualité, l'efficacité des services de transport de fret ?

	Développements très positifs	Développements positifs	Pas de développements	Développements négatifs	Développements très négatifs	Sans opinion
2010-à aujourd'hui	X					
A court terme		X				
Sur la période 2010-2030		X				

Veuillez indiquer vos commentaires

*Cela démontre que c'est possible et que le fret ferroviaire peut être efficace. Il faut se servir de cet exemple pour ensuite l'appliquer au fret national et local, donnant ainsi une image plus dynamique du fret ferroviaire auprès des entreprises.*

b) en termes de gestion du trafic?

	Développements très positifs	Développements positifs	Pas de développements	Développements négatifs	Développements très négatifs	Sans opinion
2010-à aujourd'hui						X
A court terme						X
Sur la période 2010-2030						X

Veuillez indiquer vos commentaires

c) en termes de développement des infrastructures?

	Développements très positifs	Développements positifs	Pas de développements	Développements négatifs	Développements très négatifs	Sans opinion
2010-à aujourd'hui			X			
A court terme		X				
Sur la période 2010-2030	X					

Veuillez indiquer vos commentaires

*Cela doit permettre de développer le réseau d'infrastructure (réseau ferroviaire et plateforme) à travers les fonds du MIE, dont une partie significative devrait être consacrée au report modal vers le ferroviaire, en vue de contribuer aux priorités politiques définies dans les règlements RTE-T et MIE en matière environnementale.*

**d) en termes d'allocation des capacités?**

	Développements très positifs	Développements positifs	Pas de développements	Développements négatifs	Développements très négatifs	Sans opinion
2010-à aujourd'hui		X				
A court terme		X				
Sur la période 2010-2030		X				

Veillez indiquer vos commentaires

*La méthodologie pour travailler sur des sillons longue distance est trouvée et doit pouvoir servir de bonne pratique pour permettre de travailler sur les sillons nationaux et locaux.*

*Comment coordonner la programmation des sillons? Quelles règles de priorités à appliquer?*

*Comment éviter que ce trafic se fasse au détriment du fret national et local?*

**8. Ponctualité et ordre de priorité**

**a)** Le règlement prévoit l'adoption de cibles/objectifs communs et/ou de lignes directrices pour la gestion du trafic, ainsi que l'élaboration de règles de priorité pour la gestion des différents types de trafic, en cas de perturbations dans les mouvements des trains.

En cas de perturbations, avez-vous remarqué une amélioration au regard de la **ponctualité**?

	Oui, cela s'est amélioré
	Pas de changement perçu
	Non, cela s'est aggravé
X	Sans opinion

En cas de perturbations, avez-vous remarqué une amélioration au regard de la gestion du trafic?

	Oui, cela s'est amélioré
	Pas de changement perçu
	Non, cela s'est aggravé
X	Sans opinion

**b)** Le règlement définit une règle de priorité en cas de perturbation: le sillon alloué à des trains de marchandises qui respecte l'heure prévue dans le calendrier de travail, ne doit pas être modifié dans la mesure du possible.

**(i)** Considérez-vous que cette règle est appropriée ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

**(ii)** En pratique, avez-vous vu les effets de cette règle?

	Oui, cela s'est amélioré
	Pas de changement perçu
	Non, cela s'est aggravé
X	Sans opinion

**c)** Pensez-vous que des objectifs stricts en termes de ponctualité et des règles de priorité plus fortes devraient être décidés

**(i)** au sein des Corridors de fret ferroviaire?

	Oui, plus fortement
X	La situation devrait restée inchangée
	Cela devrait être moins promu
	Non, cela ne devrait pas être promu
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**(ii)** pour tous les trains internationaux de fret, en général?

	Oui, plus fortement
X	La situation devrait restée inchangée
	Cela devrait être moins promu
	Non, cela ne devrait pas être promu
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Une coordination au niveau régional peut permettre une meilleure articulation entre TER et train fret si nécessaire en cas de plages travaux (pour ne pas pénaliser le fret).*

**(iii)** pour les trains de fret en général (y inclus les trains nationaux)?

X	Oui, plus fortement
	La situation devrait restée inchangée
	Cela devrait être moins promu
	Non, cela ne devrait pas être promu
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Il faut coordonner les actions sur le corridor et prendre en considération les situations nationale et locale, afin de travailler sur un réseau ferroviaire pour le fret en intégrant également les trains de fret sur les territoires (par exemple ceux mis en place par les Opérateurs de Fret de Proximité ou les ports). Ce qui permettra d'optimiser le système et de rendre le fret ferroviaire plus compétitif. Pour cela, il convient d'optimiser les règles de priorités pour que le fret national et local ne soit pas toujours en dernier après tout le reste du trafic.*

**d)** Est-ce que les règles de priorité devraient être harmonisées entre Corridors de fret ferroviaire ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*C'est le seul moyen pour assurer une cohérence et un fonctionnement optimisés du fret ferroviaire. Cependant, en fonction des spécificités des territoires, il est également important de se permettre d'adapter les règles en fonction de besoins identifiés. Il faut garder cette marge de manœuvre en évitant des règles trop strictes.*

e) A votre avis, dans quelles circonstances les **trains de passagers** doivent avoir la priorité sur le fret?

	En toutes circonstances
X	Dans certaines circonstances
	Dans aucune

Si vous avez coché « Dans certaines circonstances », merci de préciser  
*Pour les trains à grande vitesse notamment.*

f) A votre avis dans quelles circonstances le **fret** doit-il être prioritaire sur les passagers ?

	En toutes circonstances
X	Dans certaines circonstances
	Dans aucune

Si vous avez coché « Dans certaines circonstances », merci de préciser  
*Pour les trains de matières dangereuses par exemple ou des trains à forte valeur ajoutée. Il faut également, si cela est possible, considérer les contraintes des entreprises en matière d'approvisionnement et/ou d'expédition. La classification des trains selon une grille à construire et leur destinataire est peut être une piste de réflexion.*

### 9. Gestion du trafic et coordination des travaux

a) Quels développement en matière de coordination de la gestion du trafic avez-vous perçu dans le règlement?

	Des développements positifs
	Pas de changement
	Des développements négatifs
X	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

b) Pensez-vous que le rôle des Corridors de fret ferroviaire sur la coordination de la gestion du trafic devrait être modifié ?

	Des développements positifs
	Pas de changement
	Des développements négatifs
X	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

c) Comment percevez-vous la coordination des travaux dans les Corridors de fret ferroviaire en pratique?

	Très bien
	Bien
	Suffisante
	Insuffisante
X	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

## 10. Développement de l'infrastructure

a) Les Corridors de fret ferroviaire devraient-ils jouer un rôle dans la mise en œuvre de l'article 39 du règlement RTE-T 1315/2013 (dont le réseau central doit être déployé d'ici 2030), à savoir: trains de 740 m de long, 22,5 t de poids à l'essieu, électrification et 100 km/h de vitesse ?

X	Oui
	Partiellement
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*L'infrastructure n'est rien sans le service de fret et vice versa. Par conséquent, une coordination et un travail en commun sur les RTE-T et les corridors de fret sont indispensables.*

b) Le déploiement de l'ERTMS suppose une coordination intense entre le déploiement du système sur l'infrastructure et à bord. Certains Corridors de fret ferroviaire ont fusionné avec les corridors ERTMS. A votre avis, les Corridors de fret ferroviaire ont-ils un rôle particulier à jouer dans le déploiement opérationnel de l'ERTMS ?

X	Oui
	Partiellement
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Même réponse qu'à la question précédente.*

c) A votre avis, les Corridors de fret ferroviaire doivent-ils jouer un rôle dans le déploiement de tout autre paramètre de l'infrastructure (ex. sur la jauge de chargement) ?

X	Oui
	Partiellement
	Non
	Sans opinion

Si oui, spécifiez lesquelles:

*A travers une meilleure coordination entre réseau RTE-T et Corridors de fret, il est envisageable de travailler sur la mise au gabarit des itinéraires, notamment pour les autoroutes ferroviaires (problématiques des tunnels par exemple sur l'axe Atlantique), ou encore pour une augmentation de la longueur des trains. Le corridor de fret de par son développement et son expérience doit jouer un rôle sur l'amélioration des infrastructures pour aller encore plus loin.*

d) Coordination des investissements

(i) Comment décririez-vous la valeur ajoutée des Corridors de fret ferroviaire en termes de coordination des investissements de part et d'autre des frontières ?

	Très significative
X	Significative
	Peu significative
	Pas significative
	Sans opinion

(ii) Pensez-vous que le rôle des Corridors de fret ferroviaire en terme de coordination des investissements devrait être modifié ?

X	Il devrait être renforcé
	Il doit rester tel quel
	Il devrait être réduit
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*En coordination avec les RTE-T. Le corridor de fret possède une expérience des services de fret mis en place et de ce fait maîtrise les problématiques liées à l'infrastructure. Il doit donc apporter son expertise pour solliciter les investissements nécessaires au développement du fret.*

### 11. Investissements à petite échelle/locaux

Pensez-vous que les Corridors de fret ferroviaire devraient avoir accès à des ressources financières spécifiques, ayant la compétence de prendre des décisions sur des investissements à petite échelle/locaux le long des corridors ?

*OUI. L'aspect financier est essentiel et doit être revisité. Un fonds financier spécifique permettrait de faire le lien entre l'international, le national et le local et d'optimiser le réseau, notamment le réseau capillaire fret. Un soutien financier fort et dynamique de l'Europe ne devrait pas concerner uniquement le réseau central mais également les lignes ferroviaires importantes pour les ports de la façade atlantique et les réseaux « secondaires » stratégiques dans une logique de feeder du corridor. Les possibilités de financement permettraient de donner une cohérence et une synergie aux Corridors et aux différents niveaux de RTE-T.*

### 12. Infrastructure du dernier km

a) Quel rôle pour les Corridors de fret ferroviaire dans la promotion de l'accès à l'information sur et au développement (capacité et investissements) des infrastructures du dernier km ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*A travers les groupes consultatifs et un partenariat renforcé notamment avec les Régions, la communication et l'information doivent pouvoir passer sur les territoires permettant de travailler également sur ce sujet.*

b) Les Corridors de fret ferroviaire devraient-ils jouer un rôle pour évaluer les impacts de certains investissements sur l'infrastructure du Corridor de fret ferroviaire pour les infrastructures du dernier km et vice-versa ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Le corridor connaît parfaitement l'infrastructure ainsi que les plateformes. De ce fait, il est en mesure d'identifier les besoins qui optimiseraient son réseau et permettraient d'avoir encore plus de trafic.*

### 13. Offre de capacité

a) Quelle évaluation faites-vous du montant des capacités offertes par les Corridors de fret ferroviaire (sillons pré-réservés ou la réserve de capacités) ?

	Très satisfaisant
	Satisfaisant
	Peu satisfaisant
	Insatisfaisant
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

b) Quelle évaluation faites-vous de la qualité des capacités offertes par les Corridors de fret ferroviaire ?

	Très satisfaisant
	Satisfaisant
	Peu satisfaisant
	Insatisfaisant
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

c) A votre avis, les accords-cadres nationaux conclus pour le fret ou pour le trafic de passagers au niveau national ont-ils un impact sur le total des capacités dédiées à un Corridor de fret ferroviaire ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

d) Si vous êtes un utilisateur des Corridors de fret ferroviaire et que vous avez le choix entre un sillon pré-alloué ou un sillon de qualité comparable alloué via des procédures nationales, voyez-vous une valeur ajoutée à choisir le sillon pré-alloué ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

e) Considérez-vous que le concept de sillon pré-alloué est adapté aux besoins du marché ?

	Parfaitement
	Largement
	Rarement
	Pas du tout
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

f) Estimez-vous possible de réduire le délai pour l'attribution de capacités sur les Corridors de fret ferroviaire pour des **sillons pré-alloués** ?

	Absolument
	Largement
	A peine
	Pas du tout
X	Sans opinion

Estimez-vous possible de réduire le délai pour l'attribution de capacités sur les Corridors de fret ferroviaire sur la **réserve de capacités** ?

	Absolument
	Largement
	A peine
	Pas du tout
X	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

g) A votre avis, le délai pour l'attribution de capacités doit-il être harmonisé entre tous les corridors ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

h) Est-il nécessaire d'établir un nouveau concept d'allocation de capacités pour le fret de façon à assurer la réserve de capacité bien en amont, de bonne qualité, pour le fret sur les Corridors de fret ferroviaire (et définir seulement plus tard les sillons spécifiques, plus près du moment où le train va effectivement rouler) ?

	Oui, les sillons pré-alloués devraient être remplacés par ce concept
	Oui, un tel concept devrait compléter les sillons pré-alloués
	Non, le concept actuel répond aux besoins

Veuillez indiquer vos commentaires

#### 14. Guichet unique

Mis en place par un comité de gestion comme un point de contact unique pour les usagers des Corridors de fret ferroviaire afin qu'ils demandent des capacités pour les trains de fret qui traversent au moins une frontière.

a) Quelle valeur ajoutée de ce guichet unique pour le fret ferroviaire transfrontalier ?

	Très grande valeur ajoutée
	Grande valeur ajoutée
	Peu de valeur ajoutée
	Pas de valeur ajoutée
X	Sans opinion

**b)** Si vous utilisez les Corridors de fret ferroviaire, quelle est votre expérience en termes de contacts et d'utilisation du guichet unique ?

<input type="checkbox"/>	Très bonne
<input type="checkbox"/>	Bonne
<input type="checkbox"/>	Mauvaise
<input type="checkbox"/>	Très mauvaise
<input type="checkbox"/>	Sans opinion
<input type="checkbox"/>	Non pertinent

Veillez indiquer vos commentaires

**c)** A votre avis, les usagers devraient-ils pouvoir aussi adresser aux guichets:  
[Cela ne signifie pas nécessairement que le guichet prend la décision d'allocation. Le règlement actuel ne précise pas que le guichet unique doit faire cela, mais il ne l'interdit pas non plus]

**(i)** des demandes tardives de sillons pré-alloués?

X	Oui
<input type="checkbox"/>	Non
<input type="checkbox"/>	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**(ii)** des modifications ou annulations de sillons?

<input type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**(iii)** des capacités nationales?

<input type="checkbox"/>	Oui
<input type="checkbox"/>	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**(iv)** des capacités dans les terminaux?

X	Oui
<input type="checkbox"/>	Non
<input type="checkbox"/>	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Cela permettrait aux opérateurs d'avoir des éléments d'information important pour leur plan de transport le tout en s'adressant à un guichet unique source de simplification évidente.*

**(v)** des informations sur les infrastructures du dernier km?

X	Oui
<input type="checkbox"/>	Non
<input type="checkbox"/>	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**(vi)** des sillons de chargement / déchargement ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**(vii)** autre?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**d)** A votre avis, en quoi devrait consister la réserve de capacités?  
(Plusieurs cases peuvent être cochées)

	Sillons pré-alloués
	Créneaux avec une fenêtre horaire garantie
	Sillons pré-alloués flexibles
	Solutions sur mesure
	Autre

Veillez indiquer vos commentaires

**e)** A votre avis, le guichet unique devrait-il gérer des demandes ad-hoc de capacités autres que la réserve de capacités?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**f)** Actuellement, la réserve de capacités doivent faire l'objet d'une demande 30 jours avant le jour de circulation. A votre avis, ce délai devrait-il être réduit pour les demandes ad-hoc (moins de 30 jours) ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Si oui, combien de jour ? Merci de commenter

*S'il est possible de réduire le délai, cela permettrait d'être plus réactif et plus compétitif, en favorisant la venue des entreprises vers ce mode de transport.*

**g)** Pensez-vous que le guichet unique devrait gérer des procédures comme la facturation ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Si cela améliore la gestion administrative des opérateurs et si cela allège les procédures administratives.*

**h)** Devrait-il être possible de demander au guichet des services additionnels dans les gares (parking,...) ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**i)** A votre avis, y aurait-il une valeur ajoutée si:

**(i)** les guichets des différents Corridors de fret ferroviaire coopéraient davantage et mettaient conjointement en place une interface électronique unique, qui indiquerait la capacité sur tout le réseau des Corridors de fret ferroviaire et qui fournirait des informations concernant l'utilisation des Corridors de fret ferroviaire?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

**(ii)** les guichets de tous les Corridors de fret ferroviaire étaient fusionnés?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

### 15. Performance

A votre avis, serait-il bénéfique d'avoir des objectifs/cibles pour suivre l'efficacité des Corridors de fret ferroviaire comme outils pour booster le fret ferroviaire européen? Par exemple en termes de volume de trafic ou de qualité (ponctualité/fiabilité) ou en termes de qualité de l'infrastructure ?

	Très bénéfique	Bénéfique	Désavantageux	Très désavantageux	Sans opinion
Volume de trafic	X				
Qualité des services	X				
Qualité de l'infrastructure	X				

Avez-vous des idées d'autres types d'objectifs?

*L'objectif est de démontrer que les corridors de fret sont opérationnels et compétitifs. Les instances de gouvernance, en lien avec les groupes consultatifs, sont les plus à même de fixer ces objectifs qui ne doivent pas être contraignants mais servir de base, notamment pour leur évaluation et leur amélioration. La communication et l'information autour des résultats des corridors sont également des atouts importants pour promouvoir la fiabilité et la compétitivité du mode ferroviaire.*

#### 16. Communication des informations aux terminaux

A votre avis, le règlement devrait-il garantir aux terminaux ou à d'autres acteurs l'accès aux données des trains en temps réel pour les trains internationaux de fret, par exemple l'heure estimée d'arrivée (ETA) ?

X	Oui
	Non
	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

*Cela peut permettre d'optimiser le système et de permettre aux opérateurs de disposer de toute l'information disponible s'ils en ont besoin.*

#### 17. Supervision réglementaire

a) A votre avis, le cadre juridique est-il suffisamment clair pour les autorités de régulation afin de superviser les Corridors de fret ferroviaire ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Si non, dans quel domaine?

	Champ des compétences
	Pouvoirs en matière de remédiation
	Répartition des compétences entre autorités de régulation
	Autre

b) Avez-vous des suggestions pour améliorer la supervision réglementaire?

#### 18. Langue des Corridors de fret ferroviaire

Voyez-vous une valeur ajoutée au fait d'avoir une seule langue opérationnelle:

a) sur les sections transfrontalières jusqu'au premier terminal ou gare de part et d'autre de la frontière?

	Oui
	Non

Si oui, spécifiez pour quelle catégorie de personnel

b) sur tout le réseau des Corridors de fret ferroviaire?

	Oui
	Non

Si oui, spécifiez pour quelle catégorie de personnel

## 19. Solutions électroniques

Voyez-vous une valeur ajoutée à utiliser le même pilote pour le déploiement de solutions électroniques innovantes et d'applications logistiques?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Si oui, spécifiez lequel et/ou dans quel domaine

## 20. Harmonisation

a) La Commission européenne a reçu un certain nombre de commentaires, des acteurs au sein des Corridors de fret ferroviaire et des usagers des Corridors de fret ferroviaire, selon lesquels les Corridors de fret ferroviaire souffrent d'un manque d'harmonisation et de facilité d'accès (concernant les documents sur le corridor, les conditions générales, le cadre pour l'allocation des capacités, les rapports de suivi, les dates limites, les études de marché, les procédures de suivi, etc.)

(i) Etes-vous d'accord avec ces remarques?

	Totalement d'accord
X	D'accord
	Pas d'accord
	Pas du tout d'accord
	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

*L'ensemble des documents et informations sont accessibles. Cependant, ce n'est pas toujours très pédagogique. Le principal problème reste le manque de communication. Si nous voulons l'information, il faut aller la chercher.*

(ii) A votre avis, le règlement doit-il définir des conditions minimales pour la structure et le contenu des documents comme ceux mentionnés ci-dessus ?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Si oui, précisez lesquels

b) A votre avis, est-ce que les outils, méthodes et procédés développés et approuvés par RailNetEurope devraient être systématiquement appliqués par les gestionnaires d'infrastructure de long des Corridors de fret ferroviaire?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Veuillez indiquer vos commentaires

## 21. Terminologie

Y a-t-il des incohérences ou des manques de clarification dans la terminologie du règlement?

Si oui, précisez

## 22. Efficacité

A votre avis, les coûts encourus pour la mise en place, la gestion ou l'utilisation des Corridors de fret ferroviaire par les acteurs comme les autorités publiques, les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires de terminaux sont-ils

proportionnés par rapport aux bénéfices des Corridors de fret ferroviaire en matière de fret ferroviaire transfrontalier?

	Oui, ils le sont
	Oui, mais les bénéfices ne se feront sentir qu'à moyen terme
	Oui, mais les bénéfices ne se feront sentir qu'à long terme
	Partiellement
	Non
X	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

### 23. Cohérence avec la législation et la politique européenne en matière de transport

a) Est-ce que les objectifs du règlement sont cohérents avec la politique européenne des transports (Livre blanc de 2011): diminution du CO<sup>2</sup> de 60% d'ici 2030 et report modal de 30% du fret routier de longue distance sur des modes plus efficaces énergétiquement d'ici 2030 (50% d'ici 2050)?

	Oui, dans une large mesure
X	Oui, dans une petite mesure
	Non
	Sans opinion

Veillez indiquer vos commentaires

*Les objectifs sont très ambitieux. Il conviendrait pour les atteindre de mieux coordonner les politiques européennes notamment avec la politique en faveur du développement du mode de transport maritime et fluvial. Les dispositifs d'aide mis en place sont souvent trop limités, complexes et manquent d'efficacité du fait de la lourdeur de mise en œuvre (réflexion à faire aboutir sur l'éco-bonus européen par exemple ou un appel à projets simplifié et permanent pour des aides au démarrage de service ferroviaire ou maritime). Par ailleurs, une coordination entre les moyens financiers (RTE-T) et les services mis en place (corridors de fret) est indispensable pour optimiser et coordonner les actions sur terrain.*

Si oui, les Corridors de fret ferroviaire sont-ils le bon outil pour favoriser le report modal sur le rail ?

Veillez indiquer vos commentaires

*C'est un des moyens mais il doit s'inscrire dans le cadre d'une politique globale et cohérente en faveur du report modal vers le maritime et le ferroviaire.*

b) Pensez-vous que les objectifs du [règlement](#) sont cohérents avec [les priorités politiques du Réseau transeuropéen de transport définies par la Commission européenne en juillet 2014](#) ?

X	Oui, dans une large mesure
	Oui, dans une petite mesure
	Non
	Sans opinion

Si non, expliquez pourquoi

*Cependant, la coordination entre les deux reste insuffisante et pas toujours claire.*

c) Pensez-vous que le [règlement](#) est cohérent avec la législation ferroviaire actuelle, notamment la [Directive 2012/34/EU](#) établissant un [Espace ferroviaire européen unique](#) ; ainsi qu'avec la législation en matière de développement et de financement des infrastructures (notamment lignes directrices RTE-T et [règlement MIE](#)) ?

	Oui, dans une large mesure
	Oui, dans une petite mesure
X	Non
	Sans opinion

Si non, expliquez pourquoi

*La cohérence entre le règlement 913/2010 et le règlement MIE est insuffisante. Trop peu de d'importance, notamment en termes de financements, est accordée aux services de fret ferroviaire dans le cadre du MIE (seulement cinq projets ont été retenus sur l'appel annuel 2014). Alors même que le programme Marco Polo a été abandonné, il est regrettable qu'aucune suite n'ait été donnée à la consultation publique de 2014 concernant de nouveaux financements à destination des services de transport de marchandises, à laquelle la Région Aquitaine avait d'ailleurs participé. L'Europe doit investir plus pour qu'un vrai report modal se concrétise, en particulier dans une période de budgets nationaux contraints.*

#### 24. Impacts inattendus

A votre avis, la mise en œuvre du règlement sur les Corridors de fret ferroviaire a-t-elle eu des conséquences inattendues?

	Oui, positives
	Oui, négatives
	Non
X	Sans opinion

Si oui, expliquez lesquelles

#### 25. Domaines d'activités

Y a-t-il des sujets sur lesquels les Corridors de fret ferroviaire pourraient jouer un rôle et qui devraient être couverts par le règlement (en matière d'interopérabilité, d'obstacles techniques et opérationnels, de réduction du bruit)?

	Oui
	Non
X	Sans opinion

Si oui, précisez lesquels

#### 26. Barrières

Quelles barrières opérationnelles et techniques doivent être abaissées afin d'améliorer le trafic sur les Corridors de fret ferroviaire et plus généralement le fret ferroviaire en Europe? *En parallèle de tout ce qui a été indiqué dans les réponses précédentes, notamment le besoin indispensable d'investissements sur le réseau d'infrastructures, l'un des prérequis pour développer le fret ferroviaire est de mettre fin à la distorsion de concurrence dont souffre actuellement ce mode, notamment en France, au profit du mode routier. Cette distorsion est un facteur surdéterminant, qui freine considérablement le développement du fret ferroviaire.*

*Elle résulte de plusieurs facteurs:*

- 1 - La chute des prix des hydrocarbures, qui n'est pas conjoncturelle, mais sans doute durable, à moyen terme;*
- 2 - Le dumping social du transport routier;*

3 - *L'absence de dispositif de type euro vignette ou écotaxe en France pour le financement des infrastructures.*

**27. Recherche et innovation**

a) A votre avis, comment la recherche et l'innovation (quels sujets doivent être abordés) peuvent-elles aider les Corridors de fret ferroviaire et plus généralement le fret ferroviaire en Europe?

b) Le lancement de quelles innovations serait bénéfique?

**28. Suggestion**

Avez-vous d'autres suggestions pour le développement des Corridors de fret ferroviaire?