RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2021/1328 DE LA COMMISSION

du 10 août 2021

précisant les exigences en matière d'infrastructure applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage en vertu du règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014 ([1]), et notamment son article 12, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) L'un des objectifs spécifiques du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est d'adapter des parties du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) aux fins du double usage de l'infrastructure de transport afin d'améliorer la mobilité aussi bien civile que militaire. Les actions ou les activités spécifiques au sein d'une action, en soutien à différentes parties, nouvelles ou existantes, du RTE-T adapté au transport militaire, afin d'adapter celui-ci aux exigences d'un double usage de l'infrastructure, peuvent, sous certaines conditions, bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre du règlement (UE) 2021/1153.

(2) Il convient de préciser les exigences en matière d'infrastructure de transport applicables à certaines catégories d'actions concernant des infrastructures à double usage. Les exigences en matière d'infrastructure de transport à double usage devraient être fondées sur les informations contenues dans la mise à jour des besoins militaires ([2]) et dans l'analyse des lacunes ([3]), et les résultats des consultations avec les représentants des associations européennes et internationales dans le domaine des transports devraient être pris en compte.

(3) Les exigences en matière de double usage devraient constituer les modalités et les normes techniques génériques applicables aux projets d'infrastructure de transport qui doivent être prises en considération dans les actions menées au titre du règlement (UE) 2021/1153 contribuant à l'adaptation du réseau central ou du réseau global du RTE-T aux fins du double usage civil et militaire de l'infrastructure.

(4) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité de coordination du mécanisme pour l'interconnexion en Europe institué par le règlement (UE) 2021/1153,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les exigences en matière d'infrastructure de transport prévues à l'article 12, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/1153 sont énoncées à l'annexe.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

([1]) JO L 249 du 14.7.2021, p. 38.

([2]) «Military Requirements for Military Mobility within and beyond the EU» (Besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE) (ST 11373/19 du 19.7.2019).

([3]) «Military requirements and trans-European transport network: gap analysis» (Besoins militaires et réseau transeuropéen de transport: analyse des lacunes) [SWD(2019) 175 final], ainsi que «Updated gap analysis between military requirements and trans-European transport network requirements» (Mise à jour de l'analyse des lacunes entre les besoins militaires et les exigences du réseau transeuropéen de transport» [SWD(2020) 144 final]

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 10 août 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Tableau 1

Aéroports et gestion du trafic aérien

N°	Exigences en matière de double usage	Modalités du double usage	Remarque
1	Périodes d'exploitation	Construction ou extension d'infrastructures et de connexions au transport multimodal, et équipements offrant des capacités d'exploitation 24 h/24, 7 j/7/jour-nuit/tous temps.	Y compris les connexions par lignes ferroviaires et conduites pour le carburant (pour autant que les livraisons de carburant soient destinées aux aéronefs militaires et civils).
2	Exploitation des services de base 24 h/24, 7 j/7	Capacité d'exploitation jour-nuit/tous temps.	
3	Contrôle de la circulation aérienne	Infrastructures de contrôle de la circulation aérienne dotées d'une capacité suffisante pour gérer l'exploitation des aérodromes de jour comme de nuit.	À interpréter conformément aux règlements de l'OACI et de l'UE, ainsi qu'aux lignes directrices CUMA d'Eurocontrol.
4	Moyens aériens par jour	Capacité de manutention de l'infrastructure: Nombre d'aéronefs par jour: au minimum 6 par jour. Hypothèse pour les aéronefs gros-porteurs: au maximum 4 stationnés sur l'aire de trafic simultanément.	
5	Longueur de piste	Exigence minimale: 3 000 m. Recommandation: 3 500 m. Il convient de déterminer dans chaque État membre où une longueur de piste de 2 800 m pourrait suffire.	Adaptée à la classe des aéronefs de transport stratégique, ainsi qu'aux aéronefs suivants: A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
6	Largeur de piste	De 45 m à 60 m. Il revient aux États membres de déterminer où une largeur de 60 m est nécessaire.	Adaptée à la classe des aéronefs de transport stratégique, ainsi qu'aux aéronefs suivants: A330/A400M/IL76/B747/An225/C5/C17.
7	Revêtement de piste	Peut être de type rigide ou souple. Il convient de déterminer dans chaque État membre où le revêtement des 150 m d'extrémité de piste devrait être rigide pour lutter contre les effets du souffle des réacteurs.	
8	Voie de circulation	Largeur: 22,5 m; peut être de type rigide ou souple.	
9	Résistance de la chaussée	Suffisante pour des aéronefs gros-porteurs stratégiques	Cette exigence peut être satisfaite conformément aux règlements de l'OACI et de l'UE.
10	Longueur de l'aire de trafic	Au minimum 190 m.	
11	Largeur de l'aire de trafic	Au minimum 350 m.	

12	Capacité de l'aire de trafic	66 500 m².	
13	Numéro de classification de chaussée (PCN) ([1])	Déterminé par le numéro de classification d'aéronef (ACN) ([2]) en fonction du type de terrain de fondation.	L'ACR est une cote unique qui exprime l'effet relatif d'un aéronef sur un revêtement pour une résistance donnée du terrain de fondation indiquant une épaisseur spécifique du revêtement (mesurée par sa PCR). Cette exigence peut être satisfaite conformément aux règlements de l'OACI et de l'UE. La relation ACR/PCR est une actualisation de la méthodologie du numéro de classification d'aéronef (ACN) et du numéro de classification de chaussée (PCN). À partir de novembre 2024, la méthode d'évaluation et de déclaration de la force portante des chaussées d'aérodromes exprimera la relation entre la cote de classification d'aéronef et la cote de classification de chaussée (ACR/PCR), au lieu de la relation entre le numéro de classification d'aéronef et le numéro de classification de chaussée (ACN/PCN). La méthode a été approuvée par le groupe d'experts sur la conception et l'exploitation des aérodromes (ADOP) de l'OACI et constitue, depuis juillet 2020, le nouveau système de notation des chaussées de l'OACI. Une période de transition entre 2020 et 2024 permettra l'adaptation des documentations et des spécificités de conception nationales.
14	Équipement de déneigement et de déglaçage des pistes et produits de dégivrage	Aire de stockage fermée de 180 m².	
15	Intervention en cas d'accident ou d'incendie (CFR) (classe)	Installation avec charpente métallique ou en maçonnerie dotée d'un espace de stockage (au minimum 200 m² avec une travée intérieure d'une surface de 98 m²) pour parquer des véhicules d'intervention en cas d'accident ou en cas d'incendie.	

([1]) La cote de classification de chaussée (PCR) a remplacé la méthode du numéro de classification de chaussée (PCN). Le PCN reste valable pendant la phase de transition jusqu'en 2024.

([2]) La cote de classification d'aéronef (ACR) a remplacé la méthode du numéro de classification d'aéronef (ACN). L'ACN reste valable pendant la phase de transition jusqu'en 2024.

Tableau 2

Ports maritimes

N°	Exigences en matière de double usage	Modalités du double usage	Remarque
1	Période d'exploitation du port maritime	Construction ou extension d'infrastructures pour l'accès au réseau de transport multimodal, et équipements permettant une exploitation 24 h/24, 7 j/7 par tous temps.	Y compris des moyens pour briser la glace et les équipements nécessaires pour déneiger le port. Sont exclus les bâtiments, installations de stockage et d'entreposage, grues, transporteurs et autres dispositifs de manutention des marchandises, ainsi que les moyens mobiles tels que les locomotives. Les actions ne confèrent pas d'avantage sélectif à un opérateur ou à un groupe d'opérateurs particulier et sont accessibles sur une base non discriminatoire.
2	Nombre de postes à quai	3.	Les postes à quai doivent se situer à l'intérieur du port au sens des données géographiques des besoins militaires. Les postes à quai ne doivent pas nécessairement se trouver les uns à côté des autres.
3	Largeur	32 m.	Entrée du port maritime.
4	Tirant d'eau d'admission d'un navire	Au minimum 12 m en basse mer moyenne.	Entrée du port maritime.
5	Profondeur du port	Au minimum 12 m; recommandation: 14 m pour permettre un pied de pilote de 2 m. Il convient de déterminer dans chaque État membre où une profondeur du port de 12 m pourrait suffire. Un pied de pilote de 1 m pourrait suffire dans un port sans effet de marée.	Entrée du port maritime.
6	Longueur du poste à quai	Au minimum 310 m et jusqu'à 340 m par navire.	
7	Largeur à quai au port	Au minimum 32 m.	Pour la classe des bâtiments de fort/moyen tonnage à quai.
8	Type de poste à quai au port	Doit permettre l'amarrage des types de bâtiments suivants: chaland, navire de marchandises générales, conteneur, navire à passagers, navire roulier, bateau-citerne.	
9	Tirant d'eau à quai	Au minimum 12 m; recommandation: 14 m. Il convient de déterminer dans chaque État membre où un tirant d'eau à quai de 12 m pourrait suffire.	Nécessaire pour la classe des bâtiments de fort tonnage et pour les très grands navires rouliers.
10	Capacités de chargement/ déchargement	2 navires simultanément.	
11	Nombre d'embranchements/ de têtes de ligne	3.	Nombre de têtes de ligne nécessaires.

Tableau 3

Voies ferrées

N°	Exigences en matière de double usage	Modalités du double usage	Remarque
1	Période d'exploitation de la tête de ligne	Construction ou extension d'infrastructures pour l'accès au réseau de transport multimodal, et équipements permettant une exploitation 24 h/24, 7 j/7 par tous temps.	
2	Moyens de transport ferroviaire de passagers	Infrastructure dotée d'une capacité de manutention des voitures de passagers (capable de déplacer des passagers), y compris des véhicules à deux étages pour l'embarquement d'au minimum 80 passagers par étage; nombre minimal de voitures par jour: 6 unités.	
3	Gares ferroviaires	Plateforme dotée d'une capacité d'accueil de 3-4 trains (10 x voitures à deux étages ou équivalents) par gare et par jour (5 000 passagers par jour et par gare).	
4	Opérations en tête de ligne	Infrastructure dotée d'une capacité de manutention simultanée d'au moins 3 trains de marchandises par terminal.	Les équipements circulant sur les voies ferrées feront l'objet d'une planification minutieuse des charges et des parcours afin de garantir le respect des gabarits, infrastructures, lignes et tunnels ferroviaires disponibles dans les États membres.
5	Disponibilité du système d'électrification	Permanente avec système de secours indépendamment de la source d'énergie.	Concerne les systèmes de secours des gares ou des installations de manutention multimodales.
6	Bipolarisation	Nécessaire pour l'accès.	Concerne les systèmes de sécurité et les circuits de voie pour détecter les trains sur les voies et déterminer si la tête de ligne permet l'exploitation dans les deux sens d'une ou de plusieurs voies sur une ligne ferroviaire à plusieurs voies, que ce soit pour un usage régulier ou en cas d'urgence.
7	Disponibilité de l'éclairage	Capacité d'éclairage 24 h/24, 7 j/7 dans les gares et les terminaux.	
8	Écartement de la voie	1 435 mm. Idéal pour l'exploitation normale en continu du réseau ferroviaire paneuropéen et hautement souhaitable pour la mobilité militaire. Dans les cas où il existe un avantage manifeste tant pour le secteur civil que pour le secteur militaire, des largeurs de voie de 1 520/1 524 mm et de 1 668 mm peuvent être acceptées.	
9	Gabarit de chargement	Norme de gabarit GC recommandée. Il convient de déterminer dans chaque État membre où un gabarit de chargement compatible avec le P400 et conforme aux STI ferroviaires serait suffisant.	Gabarit de chargement pour conteneurs de grande dimension. Le GC est conforme à la norme P400 de l'UIC.

10	Hauteur maximale de la cargaison	4,5 m.	Ce chiffre inclut la marge de sécurité.
11	Largeur maximale de la cargaison	3,15 m dans des circonstances normales. Jusqu'à 3,75 m dans des cas exceptionnels, lorsque les intérêts civils sont évidents et que les STI sont respectées.	La largeur souhaitée serait de 4,5 m pour les mouvements militaires.
12	Longueur maximale de la cargaison	18,75 m.	
13	Charge par essieu en tonnes sur rail	Au minimum 22,5 t/essieu sur le RTE-T central; recommandation: 25 t/essieu.	La charge par essieu requise pour le réseau ferroviaire central du RTE-T, y compris les ponts, est d'au minimum 22,5 t/essieu. Il est à noter qu'un relèvement du poids minimal par essieu à 25 t/essieu pourrait être profitable aux mouvements civils et militaires. Actuellement, les mouvements militaires se situent à la limite du poids brut des équipements existants.
14	Longueur maximale des trains	Au minimum 740 m.	Le règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil [1] exige que les infrastructures permettent de faire circuler des trains d'une longueur d'au minimum 740 m. La longueur d'un train en mouvement varie (par exemple, en fonction du freinage ou de l'accélération). Les exigences en matière de double usage sont donc compatibles avec les besoins militaires.
15	Embranchements de voies de service	Au minimum 3, chacune d'une longueur minimale ≥ 300 m.	Peuvent se trouver à proximité ou dans le périmètre d'un terminal.

[1] Règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Tableau 4

Routes

Nº	Exigences en matière de double usage	Modalités du double usage	Remarque
1	Classification des routes	Voie unique: 3,5 m – 5,5 m Simple courant: 5,5 m – 7,3 m Double courant: ≥ 7,3 m.	Simple courant — Offre la possibilité à des véhicules isolés de dépasser ou de circuler en sens inverse en des points/zones prédéterminés. Double flux — Route à deux voies minimum permettant la circulation simultanée de deux colonnes de véhicules (idéalement, pas moins de 8,2 m de large). Les projets supposant l'utilisation d'accotements stabilisés en tant que voies supplémentaires sont exclus.
2	Types d'itinéraires	Type X – itinéraire tous temps bien entretenu, utilisable toute l'année à sa capacité maximale.	Le type X est privilégié pour les mouvements militaires, les surfaces étanches ne subissant généralement pas les effets des précipitations ou des changements de température.

3	Poids brut sur les routes	130 t.	Le chiffre de 130 t ne signifie pas que des véhicules d'un poids brut de 130 t sont libres de circuler. Cette exigence en matière de double usage concerne la capacité des revêtements routiers de supporter occasionnellement les mouvements ou le transport de moyens militaires en surcharge. La limitation à 44 t pour les véhicules civils [définie par la directive 96/53/CE du Conseil ([1])] devrait donc permettre des mouvements occasionnels de moyens de transport en surcharge jusqu'à 130 t, avec une charge maximale par essieu de 12,23 t/essieu. Ces mouvements occasionnels (tant militaires que civils) nécessitent très probablement des autorisations spéciales ou des dérogations et des mesures d'atténuation appropriées, qui sont, à titre exceptionnel, définies par les États membres.
4	Poids bruts sur les ponts	130 t.	Le chiffre de 130 t ne signifie pas que des véhicules d'un poids brut de 130 t sont libres de circuler. Cette exigence en matière de double usage concerne la capacité des ponts de supporter occasionnellement les mouvements ou le transport de moyens militaires en surcharge. Ces mouvements occasionnels (tant militaires que civils) nécessitent très probablement des autorisations spéciales ou des dérogations et des mesures d'atténuation appropriées, qui sont, à titre exceptionnel, définies par les États membres. Les ponts doivent autoriser le passage de véhicules d'un poids brut de 130 t avec une charge maximale par essieu de 12,23 t/essieu (la directive 96/53/CE autorise jusqu'à 11,5 t/essieu; la France, où la charge autorisée est de 13 t/essieu, fait exception). Dans les cas où un seul véhicule pèse 130 t, il conviendra de veiller à l'application de mesures d'atténuation appropriées concernant, par exemple, la vitesse et la distance par rapport aux autres véhicules, et, si nécessaire, d'imposer un seul courant de trafic pour l'utilisation du pont. Les ponts routiers sont conçus pour résister au poids de véhicules à pleine charge sur toute leur longueur et sur chaque voie. Par conséquent, si un pont peut supporter le passage simultané de plusieurs camions pesant 44 t, il devrait également pouvoir supporter un poids brut total occasionnel de 130 t, si des mesures d'atténuation appropriées concernant, par exemple, la vitesse, la distance entre les véhicules et la distance entre les essieux des véhicules, sont respectées.

5	Hauteur maximale de la cargaison	4,5 m. Les restrictions pour le passage des tunnels doivent être prises en considération dans la planification des itinéraires, en particulier pour les camions à carrosserie ouverte, les remorques et les véhicules transportant des marchandises dangereuses. Il convient de déterminer dans chaque pays si les 4,5 m sont applicables, et où.	Ce chiffre cumule la hauteur du plateau de chargement du véhicule, la hauteur de la cargaison et une marge de sécurité verticale. La directive 96/53/CE autorise jusqu'à 4 m de hauteur pour un véhicule. Moyennant l'obtention d'une autorisation de transport exceptionnel, une hauteur de 4,5 m est possible (4,35 m de hauteur de transport + 0,15 m pour la suspension et les mouvements du véhicule).
6	Largeur maximale de la cargaison	4,5 m.	Comme indiqué dans la directive 96/53/CE, la largeur maximale autorisée d'un véhicule est de 2,55 m. En général, les véhicules à roues nécessitent 3,5 m et les véhicules à chenilles 4,5 m pour le transport militaire. Ces mouvements occasionnels (tant militaires que civils) nécessitent très probablement des autorisations spéciales ou des dérogations et des mesures d'atténuation appropriées, qui sont, à titre exceptionnel, définies par les États membres.
7	Longueur maximale de la cargaison	De 18,75 m à 27,5 m.	La longueur maximale du véhicule est de 18,75 m avec une extension pouvant aller jusqu'à 25,03 m lorsque l'aménagement des infrastructures le permet. Des véhicules plus longs peuvent être autorisés à circuler moyennant l'obtention d'une autorisation de transport exceptionnel. Les cargaisons d'un poids supérieur à 130 t nécessiteront généralement un véhicule de traction à 8 pneus x 4 essieux + une combinaison de remorques à 8 essieux. Dans la plupart des cas, un semi-remorque traditionnel à 8 essieux est suffisant à des fins de double usage. Toutefois, si, pour des raisons pratiques (par exemple, hauteur libre du pont), une remorque surbaissée est nécessaire, il s'agira forcément d'un semi-remorque de type 3-5 essieux, dont la longueur est d'environ 22,5 m. Couplé à un véhicule de traction à 8 pneus x 4 essieux, l'ensemble de véhicules aura une longueur totale d'environ 27 m. L'utilisation de remorques surbaissées présente des avantages lorsque des dégagements supplémentaires sous ponts ou passages supérieurs sont nécessaires et, étant donné que les charges par essieu d'un véhicule plus long seront réparties sur une plus grande surface, les charges concentrées sur les ponts et les passages supérieurs seront réduites. La plupart des États membres acceptent déjà des véhicules de 27,5 m dans le cadre des autorisations de transport exceptionnel qu'ils délivrent.
8	Rayon de braquage pour le transport de matériel lourd	De 12,5 m à 15,5 m. À déterminer dans chaque État membre.	La directive 96/53/CE prévoit que les véhicules routiers doivent pouvoir tourner dans un rayon extérieur de 12,5 m.

([1]) Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).

Tableau 5

Voies navigables intérieures

N°	Exigences en matière de double usage	Modalités du double usage	Remarque
1	Écluses	Conformément aux normes du «Livre bleu» de la CEE-ONU ([1]).	
2	Tirant d'eau	Conformément aux normes du «Livre bleu» de la CEE-ONU ([2]).	
3	Poste à quai	2	Nombre de postes à quai.
4	Capacités de chargement/ déchargement	2 barges simultanément.	
5	Hauteur libre sous pont	3,5 m	Conformément au règlement (UE) n° 1315/2013.

([1]) Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E «Livre bleu» (ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3.) de la Commission économique de Nations unies pour Europe. Les exigences en matière de double usage devraient être lues en liaison avec ce présent document.
([2]) Ibid.

Tableau 6

Équipements de manutention multimodaux (route, rail, mer et voies navigables intérieures)

N°	Exigences en matière de double usage	Modalités du double usage	Remarque
1	Connectivité au niveau des nœuds	Requise au niveau des ports maritimes/ aéroports/voies de navigation intérieure/ têtes de lignes ferroviaires/routes principales, le cas échéant, y compris les points de transbordement entre les moyens de transport multimodaux	
2	Rampes de chargement et équipements de manutention/ Capacité de stationnement	Nombre suffisant de rampes de chargement (fixes) capables de supporter 100 t de fret et des véhicules pesant jusqu'à 120 t, y compris les chars de combat (MBT), moyennant une charge par essieu d'au maximum 12,23 t/essieu (route), d'une part, et d'au minimum 22,5 t/essieu (rail), d'autre part. Équipements de manutention spécifiques à l'interconnexion avec des nœuds multimodaux [rail, air, ports maritimes (LoLo/RoRo) et voies navigables intérieures]. Capacités de stationnement permettant d'accueillir temporairement du matériel roulant et des marchandises générales. Actions concernant des infrastructures fixes favorisant les mouvements de moyens routiers, ferroviaires, maritimes et fluviaux dans des installations de manutention multimodales.	Adaptées aux conteneurs répondant à la définition de la norme ISO 1496-1:2013, série 1. Les rampes pour véhicules routiers devraient être adaptées à la manutention des conteneurs, des équipements lourds et des marchandises générales. Sont exclus les bâtiments, installations de stockage et d'entreposage, grues, transporteurs et autres dispositifs de manutention des marchandises, ainsi que les moyens mobiles tels que les locomotives. Les actions ne confèrent pas d'avantage sélectif à un opérateur ou à un groupe d'opérateurs particulier et sont accessibles sur une base non discriminatoire.

Tableau 7

Cybersécurité

N°	Exigences en matière de double usage	Modalités du double usage	Remarque
1	Cybersécurité	Équipements, solutions et systèmes de cybersécurité directement liés aux propositions de projets concernant la résilience des infrastructures à double usage, le cas échéant.	