Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B** **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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 348 du 20.12.2013, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement délégué (UE) nº 473/2014 de la Commission du 17 janvier 2014	L 136	10	9.5.2014

▼B

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 172,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La décision nº 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil ([3]) a fait l'objet, dans un souci de clarté, d'une refonte qui a abouti à la décision nº 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil ([4]).

(2) La planification, le développement et le fonctionnement des réseaux transeuropéens de transport contribuent à la réalisation d'objectifs importants de l'Union, qui sont notamment énoncés dans la stratégie Europe 2020 et dans le livre blanc de la Commission intitulé "Feuille de route pour un espace européen unique des transports" (ci-après dénommé "livre blanc"), tels que le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale. Leurs objectifs spécifiques visent également à permettre une mobilité sûre, durable et sans problèmes des personnes et des marchandises, à assurer l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, et à contribuer à renforcer la croissance économique et la compétitivité dans une perspective globale. Ces objectifs spécifiques devraient être atteints en établissant des interconnexions et en assurant l'interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux, selon une utilisation économe en ressources et durable. Par exemple, l'interopérabilité ferroviaire pourrait être renforcée par des solutions innovantes visant à accroître la compatibilité des systèmes tels que les équipements embarqués et les voies à écartement variable.

([1]) JO C 143 du 22.5.2012, p. 130.
([2]) JO C 225 du 22.7.2012, p. 150.
([3]) Décision nº 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 228 du 9.9.1996, p. 1).
([4]) Décision nº 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 204 du 5.8.2010. p. 1).

▼B

(3) L'augmentation du trafic entraîne une congestion accrue dans le transport international. Afin de garantir la mobilité internationale des voyageurs et des marchandises, il est nécessaire d'optimiser la capacité du réseau transeuropéen de transport et l'utilisation de cette capacité, voire, le cas échéant, de l'étendre, en éliminant les goulets d'étranglement et en comblant les chaînons manquants en matière d'infrastructures au sein des États membres ainsi qu'entre eux et, le cas échéant, les pays voisins et en tenant compte des négociations en cours avec d'autres États candidats ou candidats potentiels.

(4) Comme le souligne le livre blanc, l'efficacité et l'efficience des transports peuvent être sensiblement renforcées en améliorant l'intégration modale dans l'ensemble du réseau en termes d'infrastructures, de flux des informations et de procédures.

(5) Le livre blanc préconise le développement des technologies de communication et d'information liées au transport, afin d'améliorer et de mieux intégrer la gestion du trafic, et de simplifier les procédures administratives en rendant la logistique du transport de marchandises ainsi que le suivi des marchandises plus performants et en optimisant les horaires et les flux de circulation. Étant donné que ces mesures favorisent la gestion et l'utilisation efficaces des infrastructures de transport, il convient qu'elles entrent dans le champ d'application du présent règlement.

(6) La politique du réseau transeuropéen de transport doit tenir compte de l'évolution de la politique de transport et de la propriété des infrastructures. Si les États membres sont toujours la principale entité responsable de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport, d'autres entités, notamment des partenaires du secteur privé, participent aujourd'hui à la réalisation d'un réseau transeuropéen de transport multimodal et aux investissements qu'elle nécessite, y compris les autorités régionales et locales, les gestionnaires d'infrastructures, les concessionnaires ou les autorités portuaires ou aéroportuaires.

(7) Le réseau transeuropéen de transport se compose dans une large mesure d'infrastructures existantes. Afin de réaliser pleinement les objectifs de la nouvelle politique pour le réseau transeuropéen de transport, il convient que des exigences uniformes applicables aux infrastructures soient fixées dans un règlement que les infrastructures du réseau transeuropéen de transport doivent respecter.

(8) Le réseau transeuropéen de transport devrait être développé à travers la création de nouvelles infrastructures de transport, à travers la réhabilitation et la modernisation des infrastructures existantes ainsi que par des mesures visant à promouvoir une utilisation économe en ressources de ces infrastructures. Dans des cas précis, l'absence d'entretien régulier par le passé rend nécessaire la réhabilitation des infrastructures ferroviaires. La réhabilitation constitue un processus qui permet d'atteindre les paramètres de construction initiaux des ouvrages de l'infrastructure ferroviaire existante, combiné avec l'amélioration à long terme de sa qualité par rapport à son état actuel, dans le respect des exigences et des dispositions du présent règlement.

▼B

(9) Lors de la mise en œuvre de projets d'intérêt commun, il convient de tenir dûment compte des circonstances particulières propres à chaque projet concerné. Dans la mesure du possible, il y a lieu de tirer parti des synergies avec d'autres politiques, par exemple, pour ce qui concerne les aspects touristiques, en incluant, dans certains ouvrages de génie civil tels que des ponts ou des tunnels, des infrastructures de pistes cyclables à longue distance comme les itinéraires Euro Velo.

(10) Le réseau transeuropéen de transport devrait idéalement s'articuler autour d'une structure à deux niveaux, comprenant un réseau global et un réseau central reposant sur une méthodologie commune et transparente, ces deux niveaux constituant le degré le plus élevé de planification des infrastructures au sein de l'Union.

(11) Le réseau global devrait consister en un réseau de transport à l'échelle européenne, garantissant l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, y compris les régions périphériques, insulaires et ultrapériphériques, comme le vise également la politique maritime intégrée définie dans le règlement (UE) nº 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil ([1]), et renforçant la cohésion sociale et économique entre elles. Les orientations fixées dans le présent règlement (ci-après dénommées "orientations") devraient définir les exigences que devra respecter le réseau global afin de promouvoir le développement d'un réseau de haute qualité dans toute l'Union d'ici 2050.

(12) Le livre blanc reconnaît également que des divergences importantes subsistent entre les infrastructures de transport de l'Est et de l'Ouest de l'Union. Il est nécessaire de remédier à ces divergences afin de réaliser un réseau européen d'infrastructures de transport pleinement intégré.

(13) Le réseau central devrait être défini et des mesures appropriées devraient être prises pour en assurer le développement d'ici 2030 en priorité dans le cadre prévu par le réseau global. Le réseau central devrait constituer la colonne vertébrale d'un réseau de transport multimodal durable et devrait stimuler le développement de l'ensemble du réseau global. Il devrait permettre que l'action de l'Union se concentre sur les composants du réseau transeuropéen de transport présentant le plus de valeur ajoutée européenne, notamment les tronçons transfrontaliers, les chaînons manquants, les nœuds multimodaux et les principaux goulets d'étranglement pour atteindre l'objectif fixé dans le livre blanc, à savoir une réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 1990.

(14) Des dérogations aux exigences relatives aux infrastructures applicables au réseau central devraient être admises dans certains cas dûment justifiés, parmi lesquels devraient figurer ceux dans lesquels les investissements ne peuvent se justifier, par exemple dans les zones à faible densité de population.

([1]) Règlement (UE) nº 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2011 établissant un programme de soutien pour le développement d'une politique maritime intégrée (JO L 321 du 5.12.2011, p. 1).

▼B

(15) La situation particulière des réseaux ferroviaires isolés ou partiellement isolés devrait être reconnue par le biais de dérogations à certaines exigences relatives aux infrastructures.

(16) En procédant à l'examen de la mise en œuvre du réseau central d'ici 2023, la Commission devrait tenir compte des plans nationaux de mise en œuvre et des élargissements futurs.

(17) Le réseau transeuropéen de transport ne couvre qu'une partie des réseaux de transport existants. Dans le cadre de la révision de la mise en œuvre du réseau central prévue d'ici 2023, la Commission devrait évaluer, en coopération avec les États membres concernés, si d'autres parties, telles que certaines voies navigables de catégorie III, doivent être intégrées au réseau. Dans le cadre de cet examen, la Commission devrait également évaluer l'état d'avancement des projets et devrait pouvoir, le cas échéant, revoir les délais, en prenant en considération tout développement susceptible d'affecter le respect de ces délais.

(18) En procédant à l'examen de la mise en œuvre du réseau central d'ici 2023, la Commission devrait, après consultation des États membres, évaluer l'opportunité d'inclure d'autres éléments dans le réseau, en particulier les projets prioritaires inclus dans la décision n° 661/2010/UE.

(19) Pour mettre en place le réseau central de manière coordonnée dans les meilleurs délais, rendant ainsi possible la maximisation des avantages du réseau, les États membres concernés devraient veiller à ce que des mesures appropriées soient prises pour que les projets d'intérêt commun soient finalisés au plus tard en 2030. En ce qui concerne le réseau global, les États membres devraient déployer tous les efforts possibles pour parvenir à l'achever et se conformer aux dispositions applicables des orientations au plus tard en 2050.

(20) Il est nécessaire d'identifier les projets d'intérêt commun qui contribueront à la réalisation du réseau transeuropéen de transport et qui contribuent à la réalisation des objectifs et correspondent aux priorités fixées dans les orientations. Leur mise en œuvre devrait dépendre de leur degré de maturité, du respect du droit de l'Union et du droit national et de la disponibilité des ressources financières, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union.

(21) Les projets d'intérêt commun devraient faire ressortir la valeur ajoutée européenne. Les projets transfrontaliers ont généralement une valeur ajoutée européenne élevée, mais leurs effets économiques directs sont moins marqués par rapport à ceux de projets purement nationaux. De tels projets transfrontaliers devraient bénéficier d'une intervention prioritaire de l'Union pour assurer leur mise en œuvre.

▼B

(22) Les projets d'intérêt commun pour lesquels un financement de l'Union est demandé devraient faire l'objet d'une analyse socio-économique coûts-avantages fondée sur une méthodologie reconnue, tenant compte des coûts et avantages sociaux, économiques, climatiques et environnementaux. L'analyse des coûts et avantages climatiques et environnementaux devrait être fondée sur l'évaluation des incidences sur l'environnement effectuée en vertu de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil ([1]).

(23) Afin de contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique du Livre blanc sur les transports visant à réduire de 60 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport aux niveaux de 1990, il convient d'évaluer les incidences, en termes de gaz à effet de serre, des projets d'intérêt commun proposant des infrastructures de transport nouvelles, étendues ou modernisées.

(24) Certaines parties du réseau sont gérées par des acteurs autres que les États membres. Toutefois, il incombe aux États membres de veiller à ce que les règles régissant le réseau soient correctement appliquées sur leur territoire. Étant donné que le développement et la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport requièrent une application commune du présent règlement, il y a lieu que toutes les parties du réseau soient soumises aux droits et obligations prévues par le présent règlement, ainsi qu'à ceux fixés dans d'autres dispositions applicables du droit de l'Union et du droit national.

(25) La coopération avec les pays tiers et voisins est nécessaire afin de garantir l'interconnexion et l'interopérabilité entre les réseaux d'infrastructures des uns et des autres. L'Union devrait donc, le cas échéant, promouvoir des projets d'intérêt commun avec ces pays.

(26) Afin d'assurer l'intégration modale dans tout le réseau, il est nécessaire de bien planifier le réseau transeuropéen de transport. Cela implique également de mettre en œuvre les exigences spécifiques dans l'ensemble du réseau en termes d'infrastructures, d'applications télématiques, d'équipements et de services. Il est donc nécessaire de veiller à ce que ces exigences soient appliquées de manière adéquate et concertée dans toute l'Europe, pour chaque mode de transport et pour leur interconnexion dans le réseau transeuropéen de transport, mais également au-delà, afin d'engranger les bénéfices de l'effet de réseau et de créer les conditions permettant d'assurer l'efficience des opérations de transport transeuropéen sur de longues distances.

(27) Pour pouvoir recenser les infrastructures de transport existantes et planifiées sur lesquelles pourront s'appuyer le réseau global et le réseau central, il y a lieu de fournir des cartes et de les adapter au fur et à mesure afin de tenir compte de l'évolution des flux de circulation. La base technique des cartes est fournie par le système interactif d'information géographique et technique pour le réseau de transport transeuropéen (TENtec), qui comporte un niveau de détail élevé concernant les infrastructures transeuropéennes de transport.

([1]) Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 26 du 28.1.2012, p. 1).

▼B

(28) Les orientations devraient établir des priorités afin de permettre le développement du réseau de transport transeuropéen dans l'horizon de temps fixé.

(29) L'optimisation du trafic et des opérations de transport ainsi que de la sécurité du trafic et l'amélioration des services connexes doivent pouvoir s'appuyer sur des applications télématiques. Les voyageurs devraient être informés, y compris sur les systèmes de billetterie et de réservation, conformément au règlement (UE) nº 454/2011 de la Commission ([1]).

(30) Les orientations devraient prévoir le développement du réseau global en des nœuds urbains, conformément aux objectifs de l'Union relatifs à la mobilité urbaine durable, car ces nœuds sont le point de départ ou la destination finale ("dernier kilomètre") pour les voyageurs et le fret circulant sur le réseau transeuropéen de transport, ainsi que des points de transfert au sein des différents modes de transport ou entre eux.

(31) Grâce à son envergure, le réseau transeuropéen de transport devrait servir de base au développement à grande échelle de nouvelles technologies et d'innovation qui, par exemple, pourront accroître l'efficacité globale du secteur de transport européen et diminuer son empreinte carbone. Ceci contribuera à atteindre les objectifs de diminution de 60 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (par rapport aux niveaux de 1990) fixés dans la stratégie Europe 2020 et dans le livre blanc, tout en contribuant à la réalisation de l'objectif d'amélioration de la sécurité d'approvisionnement en carburant de l'Union. Pour atteindre ces objectifs, il convient d'améliorer la disponibilité de carburants propres de substitution dans l'ensemble du réseau transeuropéen de transport. La disponibilité de carburants propres de substitution devrait être fondée sur une demande pour ce type de carburants, sans qu'il soit obligatoire d'offrir un accès à chaque type de carburant propre de substitution dans chaque station service.

(32) Le réseau transeuropéen de transport doit assurer l'efficacité de la multimodalité afin de permettre des choix modaux plus avisés et plus durables pour les voyageurs et le fret et le groupage en grands volumes pour les transferts sur de longues distances. Cela rendra la multimodalité économiquement plus attrayante pour les voyageurs, les usagers et les commissionnaires de transport.

(33) Afin de créer des infrastructures de transport efficaces et de grande qualité dans tous les modes de transport, le développement du réseau transeuropéen de transport devrait prendre en compte la sécurité et la sûreté des mouvements de voyageurs et de fret, la contribution au changement climatique et l'incidence sur les infrastructures du changement climatique et d'éventuelles catastrophes naturelles et d'origine humaine, ainsi que l'accessibilité pour tous les usagers des transports.

([1]) Règlement (UE) nº 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "applications télématiques au service des voyageurs" du système ferroviaire transeuropéen (JO L 123 du 12.5.2011, p. 11).

▼B

(34) Lors de la planification des infrastructures, les États membres et les autres promoteurs de projets devraient accorder un soin particulier à l'évaluation des risques et aux mesures d'adaptation permettant d'améliorer de manière adéquate la résilience au changement climatique et aux catastrophes environnementales.

(35) Les États membres et les autres promoteurs de projets devraient procéder à des évaluations environnementales des plans et des projets, comme le prévoient la directive 92/43/CEE du Conseil ([1]), la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]), la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil ([3]), la directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]) et la directive 2011/92/UE, afin d'éviter ou, si cela est impossible, d'atténuer ou de compenser les incidences négatives sur l'environnement, telles que la fragmentation des paysages, l'imperméabilisation des sols et la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit, et de protéger efficacement la biodiversité.

(36) La protection de l'environnement et de la biodiversité, ainsi que les exigences stratégiques du transport par voies navigables, devraient être prises en compte.

(37) Les États membres et les autres promoteurs de projets devraient veiller à ce que l'évaluation des projets d'intérêt commun soit réalisée avec efficacité, en évitant les retards injustifiés.

(38) Les infrastructures de transport devraient promouvoir une mobilité et une accessibilité continues pour tous les usagers, en particulier les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

(39) Les États membres devraient évaluer au préalable l'accessibilité de l'infrastructure et des services qui lui sont associés.

(40) Le réseau central devrait être un sous-ensemble du réseau global dont il fait partie. Il devrait représenter les nœuds et chaînons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique, en fonction des besoins en matière de circulation. Il devrait être multimodal, c'est-à-dire englober tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic et des informations nécessaires.

([1]) Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (JO L 206 du 22.7.1992 p. 7).

([2]) Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (JO L 327 du 22.12.2000, p. 1).

([3]) Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (JO L 197 du 21.7.2001, p. 30).

([4]) Directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages (JO L 20 du 26.1.2010, p. 7).

▼B

(41) Le réseau central a été défini sur la base d'une méthodologie de planification objective. Cette méthodologie a permis d'identifier les principaux nœuds urbains, ports et aéroports, ainsi que les jonctions transfrontalières. Dans la mesure du possible, ces nœuds sont reliés à l'aide de liens multimodaux pour autant qu'ils soient économiquement viables, durables sur le plan de l'environnement et réalisables d'ici 2030. La méthodologie assure l'interconnexion de tous les États membres et l'intégration des îles principales dans le réseau central.

(42) Afin de mettre en place le réseau central dans les délais fixés, une approche par corridors pourrait permettre de coordonner différents projets sur une base transnationale et de synchroniser le développement de corridors, maximisant ainsi les bénéfices pour le réseau. Cet instrument ne devrait pas être perçu comme une base destinée à donner la priorité à certains projets sur le réseau central. Les corridors de réseau central devraient permettre de développer l'infrastructure du réseau central de manière à éliminer les goulets d'étranglement, à améliorer les liaisons transfrontalières et à accroître l'efficacité et la durabilité. Ils devraient contribuer à la cohésion grâce à une coopération territoriale renforcée.

(43) Les corridors de réseau central devraient également répondre aux objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'interopérabilité, l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales. Ceci devrait permettre d'établir des corridors de conception spécifique qui offrent des performances optimales en termes d'émissions, ce qui minimisera les incidences sur l'environnement et augmentera la compétitivité, et qui soient également attrayants par leur fiabilité, le niveau raisonnable des encombrements et leurs faibles coûts de fonctionnement et frais administratifs. L'approche par corridors devrait être transparente et sans équivoque et la gestion de ces corridors ne devrait pas entraîner de charges ou de coûts administratifs supplémentaires.

(44) En accord avec l'État membre concerné, les coordonnateurs européens prévus par le présent règlement devraient faciliter les mesures visant à concevoir la structure de gouvernance adéquate et à identifier les sources de financement, tant privées que publiques, pour les projets transfrontaliers complexes relevant de chaque corridor de réseau central. Les coordonnateurs européens devraient faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central.

(45) Le rôle des coordonnateurs européens revêt une importance majeure pour le développement des corridors et la coopération le long de ceux-ci.

(46) Les corridors de réseau central devraient s'aligner sur les corridors de fret ferroviaire établis conformément au règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ([1]) ainsi qu'au Plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) prévu par la décision 2009/561/CE de la Commission ([2]).

([1]) Règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

([2]) Décision 2009/561/CE de la Commission du 22 juillet 2009 modifiant la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 194 du 25.7.2009, p. 60).

▼B

(47) Afin d'assurer un maximum de cohérence entre les orientations et la programmation des instruments financiers concernés disponibles au niveau de l'Union, le financement du réseau transeuropéen de transport devrait être conforme au présent règlement et se fonde en particulier sur le règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil ([1]). De même, il devrait viser à aligner et combiner les financements des instruments internes et externes applicables, tels que les fonds structurels et de cohésion, la facilité d'investissement pour le voisinage (FIV) et l'Instrument d'aide de préadhésion (IAP) ([2]), ainsi que les financements de la Banque européenne d'investissement, de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et d'autres institutions financières.

(48) Pour permettre l'actualisation des cartes figurant à l'annexe I afin de tenir compte d'éventuelles modifications résultant de l'utilisation effective de certains éléments d'infrastructure de transport, analysée au regard des seuils quantitatifs préétablis, il convient de déléguer à la Commission, en ce qui concerne les modifications de l'annexe I, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, sous réserve de son article 172. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.

(49) Les intérêts des autorités régionales et locales, ainsi que ceux de la société civile locale concernés par un projet d'intérêt commun, devraient être dûment pris en considération au cours de la phase de planification et de construction des projets.

(50) Le cadre européen et les cadres nationaux relatifs à la planification et à la mise en œuvre des infrastructures de transport ainsi qu'à la fourniture de services de transport offrent la possibilité aux acteurs concernés de contribuer à la réalisation des objectifs fixés par le présent règlement. Le nouvel instrument conçu pour la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport, à savoir les corridors de réseau central, représente un moyen puissant d'exploiter le potentiel de chacun des acteurs concernés, de promouvoir la coopération entre eux et de renforcer la complémentarité avec les actions des États membres.

(51) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([3]).

([1]) Règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) nº 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) nº 680/2007 et (CE) nº 67/2010 (Voir page 129 du présent Journal officiel).

([2]) Règlement (CE) nº 1085/2006 du Conseil du 17 juillet 2006 établissant un instrument d'aide de préadhésion (IAP) (JO L 210 du 31.7.2006, p. 82).

([3]) Règlement (UE) nº 182/2011 du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

▼B

(52) Étant donné que les objectifs du présent règlement, notamment la création et le développement coordonnés du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité de coordonner ces objectifs, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(53) Il convient d'abroger la décision nº 661/2010/UE.

(54) Le présent règlement devrait entrer en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, afin de permettre l'adoption en temps utile des actes délégués et des actes d'exécution en vertu du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des orientations pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport comprenant une structure à deux niveaux composée du réseau global et du réseau central, ce dernier s'appuyant sur le réseau global.

2. Le présent règlement identifie des projets d'intérêt commun et précise les exigences à satisfaire pour la gestion des infrastructures du réseau transeuropéen de transport.

3. Le présent règlement fixe les priorités pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

4. Le présent règlement prévoit des mesures en vue de la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport. La mise en œuvre des projets d'intérêt commun dépend de leur degré de maturité, du respect des procédures juridiques nationales et de l'Union, et de la disponibilité de ressources financières, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique au réseau transeuropéen de transport décrit dans les cartes figurant à l'annexe I. Le réseau transeuropéen de transport comprend des infrastructures de transport et des applications télématiques, ainsi que des mesures visant à promouvoir la gestion et l'utilisation efficaces de ces infrastructures et permettant la mise en place et la gestion de services de transport durables et efficaces.

▼B

2. Les infrastructures du réseau transeuropéen de transport se composent des infrastructures du transport ferroviaire, du transport par voies navigables, du transport routier, du transport maritime, du transport aérien et du transport multimodal, comme indiqué dans les sections correspondantes du chapitre II.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) "projet d'intérêt commun", tout projet mené conformément aux exigences et dans le respect des dispositions du présent règlement;

b) "pays voisin", un pays relevant de la politique européenne de voisinage, y compris le partenariat stratégique, de la politique d'élargissement, et de l'Espace économique européen ou de l'Association européenne de libre-échange;

c) "pays tiers", tout pays voisin ou tout autre pays avec lequel l'Union peut collaborer en vue d'atteindre les objectifs poursuivis par le présent règlement;

d) "valeur ajoutée européenne", la valeur d'un projet qui, outre la valeur potentielle pour l'État membre considéré seul, engendre une amélioration significative, soit des connexions de transport, soit des flux de transport entre les États membres que l'on peut démontrer sur la base d'améliorations en matière d'efficacité, de durabilité, de compétitivité ou de cohésion, conformément aux objectifs énoncés à l'article 4;

e) "gestionnaire d'infrastructure", tout organisme ou entreprise responsable, en particulier, de la mise en place ou de l'entretien d'infrastructures de transport. Cela peut inclure également la gestion de systèmes de contrôle et de sécurité d'infrastructures;

f) "applications télématiques", des systèmes utilisant les technologies de l'information, de communication, de navigation ou de positionnement/localisation, afin de gérer de manière efficace les infrastructures, la mobilité et le trafic sur le réseau transeuropéen de transport et d'offrir des services à valeur ajoutée aux citoyens et aux opérateurs, y compris des systèmes permettant une utilisation du réseau qui soit sûre, sécurisée, écologiquement saine et efficace en matière de capacités. Elles peuvent également comprendre des dispositifs embarqués, pourvu que les dispositifs forment un système indivisible avec les composants d'infrastructure correspondants. Elles comprennent les systèmes, technologies et services visés aux points g *bis*) à l);

▼B

g) "système de transport intelligent" (STI), un système au sens de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil ([1]);

h) "système de gestion du trafic aérien", un système tel que décrit dans le règlement (CE) nº 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil ([2]) et dans le plan directeur européen de gestion du trafic aérien ("plan directeur ATM") défini dans le règlement (CE) nº 219/2007 du Conseil ([3]);

i) "systèmes de suivi du trafic des navires et d'information" (VTMIS), des systèmes déployés pour suivre et gérer le trafic et le transport maritime à l'aide d'informations obtenues à partir des systèmes automatiques d'identification des navires (SAI), de l'identification et du suivi des navires sur longues distances (LRIT) et des systèmes de radar côtiers et des communications radio prévus dans la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]), y compris l'intégration des systèmes nationaux d'échange d'informations maritimes à travers le SafeSeaNet;

j) "services d'information fluviale" (SIF), des technologies de l'information et de communication sur les voies navigables telles que décrites dans la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]);

k) "services maritimes électroniques", des services qui utilisent des technologies de l'information avancées et interopérables dans le secteur du transport maritime afin de simplifier les procédures administratives et de faciliter le débit de marchandises en mer et dans les zones portuaires, y compris des services d'interface unique tels que le guichet maritime unique intégré prévu dans la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil ([6]), des systèmes de communauté portuaire et des systèmes d'informations douanières pertinents;

([1]) Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

([2]) Règlement (CE) nº 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité") (JO L 96 du 31.3.2004, p. 26).

([3]) Règlement (CE) nº 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) (JO L 64 du 2.3.2007, p. 1).

([4]) Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10).

([5]) Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152).

([6]) Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).

▼B

l) "système de gestion du trafic ferroviaire européen" (ERTMS), le système défini dans la décision 2006/679/CE de la Commission ([1]) et la décision 2006/860/CE de la Commission ([2]);

m) "tronçon transfrontalier", le tronçon qui assure la continuité d'un projet d'intérêt commun entre les nœuds les plus proches de part et d'autre d'une frontière entre deux États membres ou entre un État membre et un pays voisin;

n) "transport multimodal", le transport de voyageurs ou de fret, ou les deux, à l'aide de deux modes de transport ou plus;

o) "interopérabilité", l'aptitude, y compris toutes les conditions réglementaires, techniques et opérationnelles, de l'infrastructure d'un mode de transport à permettre des flux de circulation sûrs et ininterrompus accomplissant les performances requises pour l'infrastructure ou le mode de transport concerné;

p) "nœud urbain", une zone urbaine où les infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport, tels que les ports, y compris leurs terminaux de voyageurs, les aéroports, les gares ferroviaires, les plateformes logistiques et les terminaux de fret se trouvant à l'intérieur et autour de l'agglomération urbaine, sont connectées avec d'autres parties de ces infrastructures et avec les infrastructures de trafic régional et local;

q) "goulet d'étranglement", un obstacle physique, technique ou fonctionnel entraînant une défaillance du système qui affecte la continuité des flux longue distance ou transfrontaliers et qui peut être surmonté par la construction de nouvelles infrastructures ou une modernisation substantielle des infrastructures existantes qui pourrait se traduire par des améliorations notables propres à résoudre les problèmes du goulet d'étranglement;

r) "plateforme logistique", une zone directement liée aux infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport comprenant au moins un terminal de fret et permettant d'effectuer des activités logistiques;

s) "terminal de fret", une structure équipée pour le transbordement entre deux ou plusieurs modes de transport ou entre deux systèmes ferroviaires différents, et pour le stockage provisoire de fret, tels que les ports, les ports intérieurs et les terminaux rail-route;

([1]) Décision 2006/679/CE de la Commission du 28 mars 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 284 du 16.10.2006, p. 1).

([2]) Décision 2006/860/CE de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel (JO L 342 du 7.12.2006, p. 1).

▼B

t) "analyse socio-économique coûts-avantages", une évaluation ex ante quantifiée, fondée sur une méthodologie reconnue, de la valeur d'un projet, tenant compte de l'ensemble des coûts et avantages sociaux, économiques, climatiques et environnementaux. L'analyse des coûts et avantages climatiques et environnementaux est fondée sur l'évaluation des incidences sur l'environnement effectuée en vertu de la directive 2011/92/UE;

u) "réseau isolé", le réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de celui-ci, dont l'écartement des voies diffère de l'écartement nominal standard européen (1 435 mm), pour lequel certains investissements importants en infrastructures ne peuvent se justifier en termes de coûts-avantages, en raison des spécificités de ce réseau liées à son éloignement géographique ou à sa situation périphérique;

v) "région NUTS", une région telle que la définit la nomenclature des unités territoriales statistiques;

w) "carburants propres alternatifs", les carburants tels que l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants (liquides), les carburants synthétiques, le méthane (gaz naturel (GNC et GNL) et biométhane) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) qui servent, au moins partiellement, de substituts aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports, contribuent à la décarbonisation de ceux-ci et améliorent la performance environnementale du secteur des transports.

Article 4

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

Le réseau transeuropéen de transport renforce la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et contribue à la création d'un espace européen unique des transports efficient et durable, qui accroît les avantages qu'en retirent les usagers et favorise une croissance qui profite à tous. Il démontre la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

a) la cohésion par:

i) l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment des régions reculées, ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population;

ii) la réduction des écarts de qualité des infrastructures entre les États membres;

iii) pour le trafic de voyageurs et de fret, l'interconnexion entre les infrastructures de transport pour, d'une part, le trafic sur longue distance et, d'autre part, le trafic régional et local;

▼B

iv) des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture équilibrée de toutes les régions européennes;

b) l'efficacité par:

i) l'élimination des goulets d'étranglement et la mise en place des chaînons manquants, à la fois au sein des infrastructures de transport et aux points de connexion entre celles-ci, sur les territoires des États membres et entre ceux-ci;

ii) l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport nationaux;

iii) l'intégration et l'interconnexion optimales de tous les modes de transport;

iv) la promotion de transports efficaces d'un point de vue économique et de grande qualité, contribuant à la stimulation de la croissance économique et de la compétitivité;

v) l'utilisation efficace des infrastructures nouvelles et existantes;

vi) l'application efficace en termes de coût de concepts technologiques et opérationnels innovants;

c) la durabilité par:

i) le développement de tous les modes de transport d'une manière permettant d'assurer la durabilité et l'efficacité économique des transports sur le long terme;

ii) la contribution à la réalisation des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de systèmes de transport à faible émission de carbone et propres, de sécurité d'approvisionnement en carburant, de réduction des coûts externes et de protection de l'environnement;

iii) la promotion de systèmes de transport à faible émission de carbone, dans le but de parvenir à une réduction substantielle des émissions de CO_2 d'ici à 2050, correspondant aux objectifs applicables de l'Union en matière de réduction de ces émissions;

d) l'augmentation des avantages pour ses usagers par:

i) la satisfaction des besoins de ses usagers en termes de mobilité et de transport au sein de l'Union et dans les relations avec les pays tiers;

ii) la garantie de normes de sûreté, de sécurité et de grande qualité pour le transport des voyageurs et de fret;

iii) la promotion de la mobilité, même en cas de catastrophe naturelle ou d'origine humaine, et en assurant l'accessibilité aux services de secours et de sauvetage;

▼B

iv) l'établissement d'exigences en matière d'infrastructures, notamment dans le domaine de l'interopérabilité, de la sécurité et de la sûreté, qui assureront la qualité, l'efficacité et la durabilité des services de transport;

v) l'accessibilité pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

Article 5

Un réseau économe en ressources

1. Le réseau transeuropéen de transport est planifié, développé et exploité de manière économe en ressources à travers:

a) le développement, l'amélioration et l'entretien des infrastructures de transport existantes;

b) une optimisation de l'intégration et de l'interconnexion des infrastructures;

c) le déploiement de nouvelles technologies et d'applications télématiques, lorsque ce déploiement se justifie économiquement;

d) la prise en compte de synergies possibles avec d'autres réseaux, en particulier les réseaux transeuropéens d'énergie ou de télécommunication;

e) l'évaluation des incidences environnementales stratégiques avec l'élaboration de plans et de programmes adéquats, et des incidences de l'atténuation des effets du changement climatique;

f) des mesures visant à planifier et élargir le cas échéant les capacités des infrastructures;

g) la prise en compte adéquate de la vulnérabilité des infrastructures de transport au regard du changement climatique ainsi que des catastrophes naturelles ou d'origine humaine, en vue de faire face à ces enjeux.

2. Pour la planification et le développement du réseau transeuropéen de transport, les États membres tiennent compte des caractéristiques particulières des différentes parties de l'Union, telles que, en particulier, les particularités touristiques et topographiques des régions concernées. Ils peuvent adapter les tracés détaillés des tronçons dans les limites visées à l'article 49, paragraphe 4, point c), tout en garantissant le respect des exigences qui y sont énoncées.

Article 6

Structure du réseau transeuropéen de transport à deux niveaux

1. Le développement progressif du réseau transeuropéen de transport passe notamment par la mise en œuvre d'une structure à deux niveaux pour ce réseau, fondée sur une approche méthodologique cohérente et transparente, composée d'un réseau global et d'un réseau central.

▼B

2. Le réseau global se compose de toutes les infrastructures de transport existantes et planifiées du réseau transeuropéen de transport ainsi que de mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace et durable du point de vue social et environnemental de telles infrastructures. Il est identifié et développé conformément au chapitre II.

3. Le réseau central se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport. Il est déterminé et développé conformément au chapitre III.

Article 7

Projets d'intérêt commun

1. Les projets d'intérêt commun contribuent au développement du réseau transeuropéen de transport en créant de nouvelles infrastructures de transport, en réhabilitant et en modernisant les infrastructures de transport existantes et grâce à des mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace du réseau en termes de ressources.

2. Un projet d'intérêt commun:

a) contribue à atteindre les objectifs relevant d'au moins deux des quatre catégories énoncées à l'article 4;

b) est conforme au chapitre II, ainsi qu'au chapitre III s'il concerne le réseau central;

c) présente une viabilité économique sur le fondement d'une analyse socio-économique coûts-avantages;

d) présente une valeur ajoutée européenne.

3. Un projet d'intérêt commun peut englober son cycle complet, qui comprend les études de faisabilité et les procédures d'autorisation, la mise en œuvre et l'évaluation du projet d'intérêt commun.

4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les projets soient menés en conformité avec le droit de l'Union et le droit national applicables, en particulier avec les actes juridiques de l'Union en matière d'environnement, de protection du climat, de sécurité, de sûreté, de concurrence, d'aides d'Etat, de marché publics, de santé publique et d'accessibilité.

5. Les projets d'intérêt commun peuvent bénéficier d'une aide financière de l'Union dans le cadre des instruments disponibles pour le réseau transeuropéen de transport.

▼B

Article 8

Coopération avec les pays tiers

1. L'Union peut soutenir, y compris financièrement, des projets d'intérêt commun afin de relier le réseau transeuropéen de transport aux réseaux d'infrastructure des pays voisins, dans la mesure où ces projets:

a) sont raccordés au réseau central aux points de passage des frontières et concernent les infrastructures nécessaires pour assurer des flux de circulation continus, des contrôles frontaliers, la surveillance des frontières et d'autres procédures de contrôles frontaliers;

b) assurent la liaison entre le réseau central et les réseaux de transport des pays tiers, en vue de favoriser le renforcement de la croissance économique et de la compétitivité;

c) complètent, dans les pays tiers, les infrastructures de transport qui relient des parties du réseau central dans l'Union;

d) mettent en œuvre des systèmes de gestion du trafic dans ces pays;

e) favorisent le transport maritime et les autoroutes de la mer, sans soutien financier aux ports des pays tiers;

f) facilitent le transport par voie navigable avec des pays tiers.

Ces projets renforcent la capacité ou l'utilité du réseau de transport transeuropéen dans un ou plusieurs États membres.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, l'Union peut coopérer avec des pays tiers en vue de promouvoir d'autres projets, sans toutefois apporter de soutien financier, dès lors que ces projets visent à:

a) promouvoir l'interopérabilité entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux de pays tiers;

b) promouvoir l'extension de la politique du réseau transeuropéen de transport dans des pays tiers;

c) faciliter le transport aérien avec des pays tiers, afin de promouvoir une croissance économique efficace et durable et la compétitivité, y compris en élargissant le ciel unique européen et en améliorant la coopération en matière de gestion du trafic aérien;

d) faciliter le transport maritime et promouvoir les autoroutes de la mer avec des pays tiers.

▼B

3. Les projets relevant des points a) et d) du paragraphe 2 respectent les dispositions applicables du chapitre II.

4. L'annexe III comprend des cartes indicatives du réseau transeuropéen de transport élargi à des pays voisins spécifiques.

5. L'Union peut exploiter des instruments de coordination et de financement existants avec les pays voisins, tels que la facilité d'investissement pour le voisinage (FIV) ou l'instrument d'aide de préadhésion (IAP), pour promouvoir des projets d'intérêt commun, ou peut en créer et en utiliser de nouveaux.

6. Les dispositions du présent article sont soumises aux procédures applicables aux accords internationaux énoncées à l'article 218 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

CHAPITRE II

LE RÉSEAU GLOBAL

Article 9

Dispositions générales

1. Le réseau global:

a) correspond aux spécifications établies dans les cartes et les listes figurant à l'annexe I et à l'annexe II, partie 2;

b) est également spécifié par la description des composants d'infrastructures;

c) remplit les critères relatifs aux infrastructures de transport visés dans le présent chapitre;

d) constitue la base permettant d'identifier les projets d'intérêt commun;

e) tient compte des limitations physiques et des particularités topographiques des infrastructures de transport des États membres telles qu'identifiées dans les spécifications techniques d'interopérabilité.

2. Les États membres font tous les efforts possibles dans le but d'achever le réseau global et de respecter les dispositions applicables du présent chapitre au plus tard le 31 décembre 2050.

Article 10

Priorités générales

1. Lors du développement du réseau global, la priorité générale est accordée aux mesures nécessaires en vue:

a) d'assurer une meilleure accessibilité et connectivité pour toutes les régions de l'Union, tout en prenant en compte le cas particulier des îles, des réseaux isolés et des régions reculées, ultrapériphériques et à faible densité de population;

▼B

b) d'assurer une intégration optimale des modes de transport et l'interopérabilité entre eux;

c) de mettre en place les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers;

d) de promouvoir l'utilisation efficace et durable des infrastructures et, si nécessaire, d'augmenter les capacités;

e) d'améliorer ou d'entretenir la qualité des infrastructures en termes de sécurité, de sûreté, d'efficacité, d'aptitude à faire face aux conditions climatiques et, le cas échéant, aux catastrophes, de performance environnementale, de conditions sociales, d'accessibilité à tous les usagers, notamment les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les voyageurs handicapés, et la qualité des services et la continuité des flux de circulation;

f) de mettre en œuvre et de développer les applications télématiques, et de promouvoir un développement technologique innovant.

2. Afin de compléter les mesures énoncées au paragraphe 1, une attention particulière est accordée aux mesures nécessaires en vue:

a) d'assurer la sécurité énergétique au moyen d'une efficacité énergétique accrue et de favoriser l'usage de sources d'énergie alternatives et, en particulier, de sources d'énergie et de systèmes de propulsion à émissions de carbone faibles ou nulles;

b) d'atténuer l'exposition des zones urbaines aux nuisances causées par les transports ferroviaires et routiers de transit;

c) d'éliminer les obstacles administratifs et techniques, en particulier pour l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport et la concurrence.

SECTION 1

Infrastructures de transport ferroviaire

Article 11

Composants d'infrastructure

1. Les infrastructures de transport ferroviaire comprennent, en particulier:

a) les lignes ferroviaires à grande vitesse et conventionnelles, notamment:

i) les voies de service;

ii) les tunnels;

iii) les ponts;

b) les terminaux de fret et les plateformes logistiques pour le transbordement de marchandises au sein du mode ferroviaire et entre le mode ferroviaire et les autres modes de transport;

▼B

c) les gares, selon les indications de l'annexe I, de transfert de voyageurs au sein du mode ferroviaire et entre le mode ferroviaire et les autres modes de transport;

d) les connexions des gares, terminaux de fret et plateformes logistiques à d'autres modes du réseau transeuropéen de transport;

e) les équipements annexes;

f) les applications télématiques.

2. Les lignes ferroviaires prennent l'une des formes suivantes:

a) des lignes ferroviaires prévues pour le transport à grande vitesse qui sont:

i) des lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses égales ou supérieures à 250 km/h;

ii) des lignes conventionnelles spécialement aménagées, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h;

iii) des lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse à caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'aménagement urbain, dont la vitesse doit être adaptée au cas par cas. Cette catégorie comporte également les lignes d'interconnexion entre les réseaux à grande vitesse et les réseaux conventionnels, les traversées de gares, les accès aux terminaux, aux dépôts, etc., qui sont parcourues à vitesse conventionnelle par du matériel roulant "grande vitesse";

b) des lignes ferroviaires prévues pour le transport conventionnel.

3. Les équipements techniques liés aux lignes ferroviaires peuvent comprendre les systèmes d'électrification, les équipements pour la montée à bord et la descente de voyageurs et le chargement et le déchargement de marchandises dans des gares, des plateformes logistiques et des terminaux de fret. Ils peuvent comprendre tout dispositif, comme le système automatique de réglage de l'écartement des rails, nécessaire pour assurer le fonctionnement sûr, sécurisé et efficace des véhicules, y compris pour réduire leur incidence sur l'environnement et améliorer l'interopérabilité.

Article 12

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Les terminaux de fret sont reliés aux infrastructures routières ou, si possible, aux infrastructures des voies navigables du réseau global.

▼B

2. Les États membres veillent à ce que les infrastructures ferroviaires:

a) à l'exception des réseaux isolés, soient équipées de l'ERTMS;

b) soient conformes à la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]) et ses mesures d'exécution, pour assurer l'interopérabilité du réseau global;

c) soient conformes aux exigences des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de l'article 6 de la directive 2008/57/CE, sauf lorsque les STI applicables le permettent ou au titre des procédures prévues à l'article 9 de la directive 2008/57/CE;

d) excepté pour les réseaux isolés, soient complètement électrifiées en ce qui concerne les voies et, dans la mesure où cela est nécessaire pour l'exploitation des trains électriques, en ce qui concerne les voies de service;

e) soient conformes aux exigences prévues dans la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ([2]), en ce qui concerne l'accès aux terminaux de fret.

3. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission accorde des dérogations pour des exigences allant au-delà de celles prévues par la directive 2008/57/CE en ce qui concerne l'ERTMS et l'électrification.

Article 13

Priorités du développement des infrastructures ferroviaires

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures ferroviaires, et outre les priorités générales énoncées à l'article 10, la priorité est accordée aux aspects suivants:

a) le déploiement de l'ERTMS;

b) le passage à l'écartement nominal des voies de 1 435 mm;

c) l'atténuation des incidences du bruit et des vibrations dus au transport ferroviaire, notamment au moyen de mesures relatives au matériel roulant et aux infrastructures, y compris des barrières antibruit;

d) le respect des exigences en matière d'infrastructures et le renforcement de l'interopérabilité;

e) l'amélioration de la sécurité des passages à niveau;

f) le cas échéant, la connexion des infrastructures de transport ferroviaire aux infrastructures portuaires des voies navigables.

([1]) Directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

([2]) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

▼B

SECTION 2

Infrastructures de transport par voies navigables

Article 14

Composants d'infrastructure

1. Les infrastructures de voies navigables comprennent, en particulier:

a) les fleuves;

b) les canaux;

c) les lacs;

d) les infrastructures annexes, comme les écluses, les ascenseurs, les ponts, les réservoirs et les mesures de prévention des inondations annexes qui peuvent avoir des effets positifs sur la navigation intérieure;

e) les ports intérieurs, y compris les infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire;

f) les équipements annexes;

g) les applications télématiques, y compris les SIF;

h) les connexions des ports intérieurs avec les autres modes au sein du réseau transeuropéen de transport.

2. Pour faire partie du réseau global, les ports intérieurs gèrent un volume annuel de transbordement de fret supérieur à 500 000 tonnes. Le volume annuel total de transbordement de fret est basé sur la dernière moyenne calculée sur trois ans et publiée par Eurostat.

3. Les équipements annexes des voies navigables peuvent comprendre des équipements de chargement et de déchargement de cargaisons dans les ports intérieurs. Les équipements annexes peuvent comprendre, en particulier, des systèmes de propulsion et de fonctionnement qui réduisent la pollution, notamment celle de l'eau et de l'air, la consommation énergétique et l'intensité des émissions de carbone. Ils peuvent également comprendre des installations de réception des déchets, de courant électrique à terre et de collecte des huiles usagées, ainsi que des équipements de bris de glace, de services hydrologiques et de dragage du port et des abords des ports de manière à assurer la navigabilité tout au long de l'année.

Article 15

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Les États membres veillent à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires.

▼B

2. Les ports intérieurs offrent au moins un terminal de fret ouvert à tous les opérateurs de manière non discriminatoire et appliquent des redevances transparentes.

3. Les États membres veillent à ce que:

a) les fleuves, les canaux et les lacs respectent les exigences minimales des voies navigables de catégorie IV définies dans la nouvelle classification des voies navigables établie par la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) et qu'il y ait une hauteur libre continue sous les ponts, sans préjudice des articles 35 et 36 du présent règlement.

   À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission accorde des dérogations aux exigences minimales concernant le tirant d'eau (moins de 2,50 m) et la hauteur libre minimale sous les ponts (moins de 5,25 m);

b) les rivières, les canaux et les lacs soient entretenus de façon à conserver un bon niveau de navigation, tout en respectant le droit applicable en matière environnementale;

c) les fleuves, les canaux et les lacs soient équipés de SIF.

Article 16

Priorités du développement des infrastructures des voies navigables

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures des voies navigables, et outre les priorités générales énoncées à l'article 10, la priorité est accordée aux aspects suivants:

a) pour les voies navigables existantes: mise en œuvre des mesures nécessaires pour atteindre les normes de la catégorie IV pour les voies navigables;

b) le cas échéant, mise en œuvre de normes plus élevées pour la modernisation des voies navigables existantes et la création de nouvelles voies navigables conformément aux dispositions techniques de la CEMT applicables aux infrastructures afin de répondre à la demande du marché;

c) mise en œuvre des applications télématiques, y compris les SIF;

d) connexion des infrastructures portuaires intérieures aux infrastructures de transport ferroviaire de marchandises et de transport routier;

e) une attention particulière accordée aux rivières et fleuves qui sont proches de l'état naturel et à courant libre et pouvant, de ce fait, faire l'objet de mesures spécifiques;

▼B

f) promotion du transport durable par voies navigables;

g) modernisation et expansion de la capacité des infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire.

SECTION 3

Infrastructures de transport routier

Article 17

Composants d'infrastructure

1. Les infrastructures de transport routier comprennent, en particulier:

a) des routes de haute qualité, en ce inclus:

i) les ponts;

ii) les tunnels;

iii) les jonctions;

iv) les croisements;

v) les échangeurs;

vi) les bandes d'arrêt d'urgence;

b) les aires de stationnement et de repos;

c) les équipements annexes;

d) les applications télématiques, y compris les STI;

e) les terminaux de fret et les plateformes logistiques;

f) les connexions des terminaux de fret et les plateformes logistiques vers les autres modes du réseau transeuropéen de transport;

g) les gares routières.

2. Les routes de haute qualité visées au paragraphe 1, point a), sont celles qui ont une incidence majeure sur le trafic de fret et de voyageurs longue distance, assurent la jonction entre les principaux centres économiques et urbains, sont interconnectées aux autres modes de transport et relient les régions NUTS 2 montagneuses, reculées, enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union. Ces routes sont entretenues de manière appropriée afin de permettre un trafic sûr et sécurisé.

▼B

3. Les routes de haute qualité sont spécialement conçues et construites pour la circulation automobile et peuvent être soit des autoroutes, soit des voies rapides ou des routes stratégiques conventionnelles.

a) Une autoroute est une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

i) excepté en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;

ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier; et

iii) est spécifiquement signalée sur des panneaux comme étant une autoroute.

b) Une voie rapide est une route destinée à la circulation automobile, qui est accessible essentiellement à partir d'échangeurs ou de jonctions contrôlées et qui:

i) n'autorise ni l'arrêt ni le stationnement sur la chaussée; et

ii) ne croise à niveau ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway.

c) Une route stratégique conventionnelle est un axe routier, qui n'est ni une autoroute ni une voie rapide, mais qui demeure une route de haute qualité au sens des paragraphes 1 et 2.

4. Les équipements routiers annexes peuvent notamment comprendre les équipements de gestion du trafic, d'informations et d'indications routières, de prélèvement des redevances des usagers, de sécurité, de réduction des incidences néfastes sur l'environnement, de ravitaillement ou de rechargement des véhicules à propulsion de substitution, et de stationnement sûr pour les véhicules commerciaux.

Article 18

Exigences applicables aux infrastructures de transport

Les États membres veillent à ce que:

a) les routes respectent les dispositions de l'article 17, paragraphe 3, point a), b), ou c);

b) la sécurité des infrastructures de transport routier soit assurée, surveillée et, le cas échéant, améliorée conformément à la procédure prévue dans la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]);

([1]) Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

▼B

c) les tunnels routiers d'une longueur de plus de 500 m respectent la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]);

d) le cas échéant, l'interopérabilité des systèmes de péage soit assurée conformément à la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]) et à la décision 2009/750/CE de la Commission ([3]);

e) tout système de transport intelligent déployé par une autorité publique sur des infrastructures de transport routier soit conforme à la directive 2010/40/UE et soit déployé de manière conforme aux actes délégués adoptés au titre de la présente directive.

Article 19

Priorités pour le développement des infrastructures routières

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures routières, et outre les priorités générales énoncées à l'article 10, la priorité est accordée aux aspects suivants:

a) renforcement et promotion de la sécurité routière;

b) utilisation des STI, notamment les systèmes de gestion d'information multimodale et de gestion du trafic et les systèmes de communication et de paiement intégrés;

c) introduction de nouvelles technologies et innovations en vue de favoriser les transports à faibles émissions de carbone;

d) mise à la disposition des usagers commerciaux de zones de stationnement appropriées présentant un niveau de sécurité et de sûreté adéquat;

e) atténuation de l'engorgement du réseau routier actuel.

SECTION 4

Infrastructures de transport maritime et autoroutes de la mer

Article 20

Composants d'infrastructure

1. Les infrastructures de transport maritime comprennent, en particulier:

a) l'espace maritime;

b) les canaux maritimes;

([1]) Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (JO L 167 du 30.4.2004, p. 39).

([2]) Directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté (JO L 166 du 30.4.2004, p. 174).

([3]) Décision de la Commission 2009/750/CE du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques (JO L 268 du 13.10.2009, p. 11).

▼B

c) les ports maritimes, y compris les infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire;

d) les connexions des ports avec les autres modes au sein du réseau transeuropéen de transport;

e) les digues, écluses et quais;

f) les aides à la navigation;

g) les abords des ports et les chenaux;

h) les brise-lames;

i) les autoroutes de la mer;

j) les équipements annexes;

k) les applications télématiques, notamment les services maritimes électroniques et les VTMIS.

2. Les ports maritimes sont des points d'accès et de sortie des infrastructures terrestres du réseau global. Ils respectent au moins l'un des critères suivants:

a) le volume annuel total du trafic de voyageurs est supérieur à 0,1 % du volume annuel total du trafic de voyageurs de tous les ports maritimes de l'Union. Les chiffres de référence de ce volume total se basent sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;

b) le volume annuel total des marchandises – tant en vrac que conditionnées – est supérieur à 0,1 % du volume annuel total des marchandises transitant par tous les ports maritimes de l'Union. Le montant de référence de ce volume total se base sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;

c) le port maritime se trouve sur une île et offre le seul point d'accès à une région NUTS 3 dans le réseau global;

d) le port maritime se trouve dans une région ultra périphérique ou une zone périphérique, en dehors d'un rayon de 200 km du port le plus proche dans le réseau global.

▼B

3. Les équipements liés aux infrastructures de transport maritime peuvent en particulier comprendre les équipements de gestion du trafic et des marchandises, de réduction des incidences néfastes, y compris des incidences néfastes sur l'environnement, et d'utilisation de carburants de substitution, ainsi que les équipements visant à assurer la navigabilité tout au long de l'année, y compris les équipements de bris de glace, d'analyses hydrologiques, ainsi que de dragage, d'entretien et de protection des ports et des abords des ports.

Article 21

Autoroutes de la mer

1. Les autoroutes de la mer, qui représentent la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport, contribuent à la réalisation d'un espace européen de transport maritime sans barrières. Elles se composent de routes maritimes à courte distance, de ports, d'infrastructures et d'équipements maritimes associés, et d'installations ainsi que de formalités administratives simplifiées permettant le transport maritime à courte distance de marchandises ou de services fluviomaritimes entre au moins deux ports, y compris des connexions avec l'arrière-pays. Les autoroutes de la mer comprennent:

a) les liaisons maritimes entre les ports maritimes du réseau global ou entre un port du réseau global et un port d'un pays tiers, si de telles liaisons revêtent une importance stratégique pour l'Union;

b) les équipements portuaires, les terminaux de marchandises, les plateformes logistiques et les chantiers terminaux situés en dehors de la zone portuaire mais liés aux opérations portuaires, les technologies d'information et de communication (TIC) telles que les systèmes électroniques de gestion logistique, les procédures de sécurité et de sûreté et les procédures administratives et douanières dans au moins un État membre;

c) les infrastructures d'accès terrestre et maritime direct.

2. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen relatifs aux autoroutes de la mer sont proposés par au moins deux États membres. Ils comprennent:

a) un lien maritime et ses connexions avec l'arrière-pays au sein du réseau central entre deux ports, ou plus, du réseau central; ou

b) un lien maritime et ses connexions avec l'arrière-pays entre un port du réseau central et des ports du réseau global, en mettant l'accent sur les connexions des ports du réseau global et central avec l'arrière-pays.

▼B

3. Les projets d'intérêt commun pour les autoroutes de la mer au sein du réseau transeuropéen de transport peuvent également comprendre des activités offrant des avantages plus larges et qui ne sont pas liées à des ports particuliers, telles que les services et les actions visant à faciliter la mobilité des personnes et des marchandises, des activités visant l'amélioration des performances environnementales telles que la fourniture d'électricité terrestre pouvant aider les navires à réduire leurs émissions, la mise à disposition d'équipements de bris de glace, des activités assurant la navigabilité tout au long de l'année, des opérations de dragage, et des postes d'alimentation en carburants alternatifs, ainsi que l'optimisation des processus, des procédures et de la composante humaine, des plateformes TIC et des systèmes d'information, y compris des systèmes de gestion du trafic et des systèmes électroniques de notification.

4. Dans les deux ans suivant sa désignation, conformément à l'article 45, le coordonnateur européen pour les autoroutes de la mer soumet un plan détaillé de mise en œuvre des autoroutes de la mer reposant sur les expériences et les développements liés au transport maritime de l'Union ainsi que le trafic prévu sur les autoroutes de la mer.

Article 22

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Les États membres veillent à ce que:

a) les ports maritimes soient reliés aux lignes ferroviaires ou aux routes et, si possible, aux voies navigables du réseau global, sauf si des contraintes physiques s'opposent à un tel raccordement;

b) tout port maritime qui assure le trafic de fret offre au moins un terminal de fret qui soit ouvert aux usagers de manière non discriminatoire et qui applique des redevances transparentes;

c) les canaux maritimes, les chenaux portuaires et les estuaires relient deux mers ou assurent l'accès par la mer à des ports maritimes et correspondent au moins à la catégorie VI des voies navigables.

2. Les États membres veillent à ce que les ports comprennent les équipements nécessaires pour contribuer aux performances environnementales des navires dans les ports, en particulier les installations de réception pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison conformément à la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]) et dans le respect d'autres dispositions applicables du droit de l'Union.

3. Les États membres mettent en œuvre les VTMIS et le SafeSeaNet comme prévu dans la directive 2002/59/CE et déploient des services maritimes électroniques, y compris, notamment, des services de guichet unique maritime, comme le prévoit la directive 2010/65/UE.

([1]) Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

▼B

Article 23

Priorités pour le développement des infrastructures maritimes

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures maritimes, et outre les priorités énoncées à l'article 10, la priorité est accordée aux aspects suivants:

a) la promotion des autoroutes de la mer, y compris des transports maritimes à courte distance, la facilitation du développement des liaisons avec l'arrière-pays et, notamment, la mise en œuvre de mesures améliorant la performance environnementale des transports maritimes conformément aux exigences applicables en vertu du droit de l'Union ou des accords internationaux applicables;

b) l'interconnexion des ports maritimes avec les voies navigables;

c) la mise en œuvre des VTMIS et des services maritimes électroniques;

d) l'adoption de nouvelles technologies et l'innovation pour la promotion de carburants de substitution et de transports maritimes économes en énergie, dont le GNL;

e) la modernisation et l'expansion de la capacité des infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire.

SECTION 5

Infrastructures de transport aérien

Article 24

Composants d'infrastructure

1. Les infrastructures de transport aérien comprennent, en particulier:

a) l'espace aérien, les liaisons aériennes et les voies aériennes;

b) les aéroports;

c) les connexions des aéroports aux autres modes au sein du réseau transeuropéen de transport;

d) les équipements annexes;

e) les systèmes de navigation aérienne, y compris le système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (ci-après dénommé "système SESAR").

▼B

2. Les aéroports respectent l'un des critères suivants:

a) pour les aéroports de voyageurs, le volume annuel total du trafic de voyageurs représente au moins 0,1 % du volume annuel total des voyageurs de tous les aéroports de l'Union, à moins que l'aéroport concerné ne soit situé hors d'un rayon de 100 km de l'aéroport le plus proche dans le réseau global ou hors d'un rayon de 200 km si la région dans laquelle il est situé est équipée d'une ligne ferroviaire à grande vitesse;

b) pour les aéroports de fret, le volume annuel total du fret représente au moins 0,2 % du volume annuel total du fret de tous les aéroports de l'Union.

Le volume annuel total de voyageurs et le volume annuel total de fret sont basés sur la dernière moyenne calculée sur trois ans et publiée par Eurostat.

Article 25

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Les États membres veillent à ce que tout aéroport situé sur leur territoire offre au moins un terminal de fret qui soit ouvert à tous les opérateurs de manière non discriminatoire et qui applique des redevances transparentes, adaptées et équitables.

2. Les États membres veillent à ce que les normes de base communes visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite, adoptées par l'Union conformément au règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil ([1]), s'appliquent aux infrastructures de transport aérien du réseau global.

3. Les États membres veillent à ce que les infrastructures de gestion du trafic aérien permettent la mise en œuvre du ciel unique européen conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil ([2]), au règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil ([3]), au règlement (CE) nº 551/2004 du Parlement européen et du Conseil ([4]) et au règlement (CE) nº 552/2004, et la mise en œuvre des opérations de transport aérien, en vue d'améliorer les performances et la durabilité du système d'aviation européen, ainsi que la mise en œuvre des règles d'application et des spécifications de l'Union.

([1]) Règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) nº 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

([2]) Règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre") (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

([3]) Règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services") (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10).

([4]) Règlement (CE) nº 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien") (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

▼B

Article 26

Priorités pour le développement des infrastructures de transport aérien

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures aériennes, et outre les priorités énoncées à l'article 10, la priorité est accordée aux aspects suivants:

a) l'augmentation des capacités des aéroports;

b) le soutien apporté à la mise en œuvre du ciel unique européen et des systèmes de gestion du trafic aérien, notamment ceux qui déploient le système SESAR;

c) l'amélioration des interconnexions multimodales entre les aéroports et les infrastructures d'autres modes de transport;

d) l'amélioration de la durabilité et l'atténuation de l'incidence du transport aérien sur l'environnement.

SECTION 6

Infrastructures de transport multimodal

Article 27

Composants d'infrastructure

Les terminaux de fret ou les plateformes logistiques sont conformes à au moins l'un des critères suivants:

a) leur transbordement annuel de fret dépasse 800 000 tonnes pour les marchandises conditionnées, ou 0,1 % du volume annuel total correspondant de marchandises transitant par tous les ports maritimes de l'Union, pour ce qui est des marchandises en vrac;

b) lorsque, dans une région NUTS 2, il n'existe aucun terminal de fret ni aucune plateforme logistique conforme au point a), le terminal ou la plateforme en question est le principal terminal de fret ou la principale plateforme logistique désignés par l'État membre concerné, raccordés au moins au réseau routier et au réseau ferroviaire de cette région NUTS 2 ou, dans les États membres ne disposant pas de système ferroviaire, uniquement raccordés au réseau routier.

Article 28

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Les États membres veillent, de manière équitable et non discriminatoire, à ce que:

a) les modes de transport soient raccordés à au moins l'un des composants suivants: terminaux de fret, gares de voyageurs, ports intérieurs, aéroports et ports maritimes, afin de permettre le transport multimodal de voyageurs et de marchandises;

▼B

b) sans préjudice du droit de l'Union et du droit national applicable, les terminaux de fret et les plateformes logistiques, les ports intérieurs et maritimes ainsi que les aéroports où transitent des marchandises sont équipés pour fournir des flux d'informations au sein de cette infrastructure et entre les modes de transport présents le long de la chaîne logistique. Ces systèmes doivent notamment permettre d'obtenir des informations en temps réel sur les capacités d'infrastructures disponibles, les flux de circulation, ainsi que le positionnement et le suivi, et assurent la sécurité et la sûreté des trajets multimodaux;

c) sans préjudice du droit de l'Union et du droit national applicables, le trafic continu des voyageurs dans l'ensemble du réseau global est facilité par des équipements adéquats et la disponibilité des applications télématiques dans les gares ferroviaires, les gares routières, les aéroports et, le cas échéant, les ports maritimes et les ports intérieurs.

2. Les terminaux de fret sont équipés de grues, de transporteurs et d'autres dispositifs permettant de déplacer le fret entre les différents modes de transport et de positionner et stocker le fret.

Article 29

Priorités pour le développement des infrastructures de transport multimodal

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures de transport multimodal, et outre les priorités générales énoncées à l'article 10, la priorité est accordée aux aspects suivants:

a) permettre l'interconnexion et l'intégration effectives des infrastructures du réseau global, y compris via les infrastructures d'accès si nécessaire et via les terminaux de fret et les plateformes logistiques;

b) éliminer les principaux obstacles techniques et administratifs au transport multimodal;

c) développer un flux d'informations fluide entre les modes de transport et permettre la mise à disposition de services multimodaux et unimodaux dans l'ensemble du système de transport transeuropéen.

SECTION 7

Dispositions communes

Article 30

Nœuds urbains

Dans le cadre du développement du réseau global en nœuds urbains, les États membres visent à assurer, dans la mesure du possible:

a) pour le transport de voyageurs: l'interconnexion entre les infrastructures ferroviaires, routières, aériennes et, le cas échéant, de navigation intérieure et maritimes du réseau global;

▼B

b) pour le transport de fret: l'interconnexion entre les infrastructures ferroviaires, routières et, le cas échéant, de navigation intérieure, aériennes et maritimes du réseau global;

c) la connexion adéquate entre différentes gares ferroviaires, différents ports ou aéroports du réseau global au sein d'un nœud urbain;

d) la bonne connexion entre les infrastructures du réseau global et les infrastructures pour le trafic régional et local et la livraison de fret en zone urbaine, y compris les centres de concentration et de distribution logistiques;

e) l'atténuation de l'exposition des zones urbaines aux nuisances causées par les transports ferroviaires et routiers de transit, ce qui peut impliquer le contournement des zones urbaines;

f) la promotion d'une livraison de marchandise en zone urbaine efficace et à faibles émissions sonores et de carbone.

Article 31

Applications télématiques

1. Les applications télématiques sont telles qu'elles permettent la gestion du trafic et l'échange d'informations au sein des différents modes de transport et entre eux pour les opérations de transport multimodal et les services à valeur ajoutée liés au transport, d'améliorer la sécurité, la sûreté et les performances environnementales et de simplifier les procédures administratives. Les applications télématiques facilitent la bonne connexion entre les infrastructures du réseau global et les infrastructures pour le transport régional et local.

2. Les applications télématiques font l'objet, dans la mesure du possible, d'un déploiement dans l'ensemble de l'Union, afin de permettre l'existence d'un ensemble de capacités élémentaires d'interopérabilité dans tous les États membres.

3. Les applications télématiques visées dans le présent article comprennent notamment, par mode de transport respectif:

— pour les voies ferroviaires: l'ERTMS,

— pour les voies navigables: les SIF,

— pour le transport routier: le STI,

▼B

— pour le transport maritime: les VTMIS et les services maritimes électroniques, y compris les services d'interface unique tels que le guichet maritime unique, les systèmes de communauté portuaire et les systèmes d'informations douanières pertinents,

— pour le transport aérien: les systèmes de gestion du trafic aérien, en particulier ceux issus du système SESAR.

Article 32

Des services de transport de fret durables

Les États membres accordent une attention particulière aux projets d'intérêt commun qui fournissent des services de transport de fret efficaces utilisant les infrastructures du réseau global et qui contribuent, en même temps, à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et d'autres incidences environnementales négatives, et dont l'objectif consiste à:

a) améliorer l'utilisation durable des infrastructures de transport, notamment par leur gestion efficace;

b) promouvoir le déploiement de services de transport innovants, y compris grâce aux autoroutes de la mer, aux applications télématiques et à la mise en place des infrastructures auxiliaires nécessaires pour atteindre les objectifs essentiellement environnementaux et de sécurité de ces services, ainsi qu'à la mise en place de structures de gouvernance adaptées;

c) faciliter les opérations de services de transport multimodales, y compris les nécessaires flux d'information associés, et améliorer la coopération entre les prestataires de services de transport;

d) stimuler l'efficacité en termes de ressources et d'émissions de carbone, notamment dans les domaines de la traction des véhicules, de la conduite/de la propulsion ainsi que de la planification des systèmes et des opérations;

e) analyser et fournir des informations sur les caractéristiques et les performances des flottes, les exigences administratives et les ressources humaines;

f) désenclaver les zones de l'Union les plus fragiles et isolées, notamment les régions ultrapériphériques, insulaires, périphériques et montagneuses.

Article 33

Nouvelles technologies et innovation

Afin que le réseau global puisse s'adapter au développement et au déploiement de technologies innovantes, l'objectif est en particulier de:

a) soutenir et promouvoir la décarbonisation des transports grâce à la transition vers des technologies de transport innovantes et durables;

▼B

b) permettre la décarbonisation de tous les modes de transport en encourageant l'efficacité énergétique, introduire des systèmes alternatifs de propulsion, y compris d'alimentation électrique, et fournir les infrastructures correspondantes. De telles infrastructures peuvent comprendre des réseaux et d'autres installations nécessaires à la fourniture d'énergie, peuvent tenir compte de l'interface infrastructures-véhicule et peuvent englober des applications télématiques;

c) améliorer la sécurité et la durabilité des flux de voyageurs et du transport de marchandises;

d) améliorer le fonctionnement, la gestion, l'accessibilité, l'interopérabilité, la multimodalité et l'efficacité du réseau, y compris grâce à la billetterie multimodale et la coordination des horaires;

e) promouvoir des moyens efficaces de fournir à tous les citoyens des informations accessibles et compréhensibles concernant les interconnexions, l'interopérabilité et la multimodalité;

f) promouvoir des mesures permettant de réduire les coûts externes, tels que les embouteillages, les atteintes à la santé et tout type de pollution, y compris les nuisances sonores et les émissions;

g) introduire sur les réseaux des technologies de sécurité et des normes d'identification compatibles;

h) améliorer la résilience au changement climatique;

i) faire progresser davantage le développement et le déploiement des applications télématiques au sein des modes de transport et entre eux.

Article 34

Infrastructures sûres et sécurisées

Les États membres veillent tout particulièrement à ce que les infrastructures de transport assurent la sécurité et la sûreté des mouvements de voyageurs et de fret.

Article 35

Résilience des infrastructures au changement climatique et aux catastrophes environnementales

Lors de la planification des infrastructures, les États membres accordent un soin particulier à l'amélioration de la résilience au changement climatique et aux catastrophes environnementales.

Article 36

Protection de l'environnement

Des évaluations environnementales des plans et projets sont effectuées conformément au droit de l'Union en matière d'environnement, y compris aux directives 92/43/CEE, 2000/60/CE, 2001/42/CE, 2009/147/CE et 2011/92/UE.

▼B

Article 37

Accessibilité pour tous les usagers

Les infrastructures de transport permettent une mobilité et une accessibilité continues à tous les usagers, en particulier aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux voyageurs présentant un handicap.

La conception et la réalisation de l'infrastructure de transport sont conformes aux exigences fixées en la matière par le droit de l'Union.

CHAPITRE III

LE RÉSEAU CENTRAL

Article 38

Identification du réseau central

1. Le réseau central, décrit dans les cartes figurant à l'annexe I, se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport et reflète l'évolution de la demande en matière de trafic et les besoins en termes de transport multimodal. Il contribue en particulier à traiter le problème de l'accroissement de la mobilité et à assurer un niveau de sécurité élevé tout en contribuant au développement d'un système de transport à faibles émissions de carbone.

2. Le réseau central est interconnecté en nœuds et offre des connexions entre les réseaux d'infrastructures de transport des États membres et avec les réseaux des pays voisins.

3. Sans préjudice de l'article 1er, paragraphe 4, et de l'article 41, paragraphes 2 et 3, les États membres prennent des mesures appropriées afin que le réseau central soit développé en vue de respecter les dispositions du présent chapitre au plus tard le 31 décembre 2030.

Conformément à l'article 54, la Commission procède à une évaluation de la mise en œuvre du réseau central au plus tard le 31 décembre 2023.

Article 39

Exigences en matière d'infrastructures

1. Il convient de tenir compte des technologies innovantes, des applications télématiques et des mesures réglementaires et de gouvernance pour la gestion de l'utilisation des infrastructures afin de garantir une utilisation efficace en termes de ressources des infrastructures de transport, tant pour le transport de voyageurs que pour celui du fret, et fournir des capacités suffisantes.

2. Les infrastructures du réseau central respectent toutes les exigences définies au chapitre II. Elles respectent en outre les exigences suivantes, sans préjudice du paragraphe 3:

a) pour les infrastructures de transport ferroviaire:

   i) une électrification complète des voies et, dans la mesure où cela est nécessaire pour l'exploitation des trains électriques, les voies de service;

▼B

ii) des lignes de fret du réseau central tel qu'indiqué à l'annexe I: charge d'essieu minimum de 22,5 t, vitesse de ligne de 100 km/h et possibilité de faire circuler des trains d'une longueur de 740 m;

iii) un déploiement complet de l'ERTMS;

iv) un écartement nominal des voies pour les nouvelles lignes ferroviaires: 1 435 mm sauf dans les cas où la nouvelle ligne est l'extension d'un réseau dont l'écartement des voies est différent des principales lignes ferroviaires de l'Union et qui n'est pas relié à ces lignes.

Les réseaux isolés sont exemptés des exigences reprises aux points i) à iii);

b) pour les infrastructures de navigation intérieure et de transport maritime:

— disponibilité de carburants propres alternatifs;

c) pour les infrastructures de transport routier:

— exigences au titre de l'article 17, paragraphe 3, point a) ou b),

— aménagement d'aires de repos environ tous les 100 km sur les autoroutes en fonction des besoins de la société, du marché et de l'environnement, afin, notamment, de mettre à la disposition des usagers commerciaux des zones de stationnement appropriées, présentant un niveau de sécurité et de sûreté adéquat,

— disponibilité de carburants propres alternatifs;

d) pour les infrastructures de transport aérien:

— capacité à rendre disponibles les carburants propres alternatifs.

3. Sans préjudice de la directive 2008/57/CE, en ce qui concerne les infrastructures de transport ferroviaire, des dérogations concernant la longueur des trains, l'ERTMS, la charge d'essieu, l'électrification et la vitesse de ligne peuvent, dans certains cas dûment justifiés, être accordées par la Commission à la demande d'un État membre.

À la demande d'un État membre, des dérogations aux dispositions de l'article 17, paragraphe 3, point a) ou b) peuvent, en ce qui concerne les infrastructures de transport routier, être accordées par la Commission dans certains cas dûment justifiés, à condition qu'un niveau de sécurité adéquat soit assuré.

Parmi les cas dûment justifiés visés au présent paragraphe, figurent ceux dans lesquels les investissements en infrastructures ne peuvent se justifier d'un point de vue socioéconomique au vu du rapport coûts-avantages.

Article 40

Développement du réseau central

Les infrastructures de transport comprises dans le réseau central sont développées conformément aux dispositions correspondantes du chapitre II.

▼B

Article 41

Nœuds du réseau central

1. Les nœuds du réseau central sont définis à l'annexe II et comprennent:

a) les nœuds urbains, y compris leurs ports et aéroports;

b) les ports maritimes et les ports intérieurs;

c) les points de passage transfrontaliers vers les pays voisins;

d) les terminaux rail-route;

e) les aéroports pour le fret et les voyageurs.

2. Les ports maritimes du réseau central indiqués à la partie 2 de l'annexe II sont reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier et, si possible, à celles des voies navigables du réseau transeuropéen de transport au plus tard le 31 décembre 2030, excepté si des contraintes physiques s'y opposent.

3. Les principaux aéroports indiqués dans la partie 2 de l'annexe II sont reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier du réseau transeuropéen de transport au plus tard le 31 décembre 2050, excepté si des contraintes physiques s'opposent à un tel raccordement. Selon la demande de trafic potentielle, ces aéroports sont intégrés, lorsque c'est possible, dans le réseau ferroviaire à grande vitesse.

CHAPITRE IV

MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU CENTRAL À L'AIDE DE CORRIDORS DE RÉSEAU CENTRAL

Article 42

L'instrument des corridors de réseau central

1. Les corridors de réseau central sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Afin de créer un transport multimodal efficace en termes de ressources et de contribuer ainsi à la cohésion par une amélioration de la coopération territoriale, les corridors de réseau central sont principalement axés sur:

a) l'intégration modale;

b) l'interopérabilité; et

c) un développement coordonné des infrastructures, notamment dans les tronçons transfrontaliers et les goulets d'étranglement.

▼B

2. Les corridors de réseau central permettent aux États membres d'avoir une approche coordonnée et synchronisée en ce qui concerne les investissements en infrastructures, de manière à gérer les capacités le plus efficacement possible. Les corridors de réseau central soutiennent le déploiement global de systèmes de gestion du trafic interopérables et, le cas échéant, l'utilisation de l'innovation et de nouvelles technologies.

Article 43

Définition des corridors de réseau central

1. Les corridors de réseau central couvrent les principaux flux à longue distance dans le réseau central et visent notamment à améliorer les tronçons transfrontaliers au sein de l'Union.

2. Les corridors de réseau central sont multimodaux et ouverts à l'inclusion de tous les modes de transport couverts par le présent règlement. Ils traversent au moins deux frontières et, si possible, associent au moins trois modes de transport, y compris, le cas échéant, les autoroutes de la mer.

Article 44

Liste des corridors de réseau central

1. La liste des corridors de réseau central figure dans la partie I de l'annexe du règlement (UE) nº 1316/2013. Les États membres participent, comme prévu dans le présent chapitre, à ces corridors de réseau central.

2. La Commission met à disposition des cartes schématiques indicatives des corridors de réseau central dans un format aisément accessible au public.

Article 45

Coordination des corridors de réseau central

1. Pour faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central, de l'ERTMS et des autoroutes de la mer, la Commission désigne, en accord avec les États membres concernés et après consultation du Parlement européen et du Conseil, un ou plusieurs "coordonnateurs européens".

2. Le coordonnateur européen est choisi notamment en fonction de sa connaissance des questions liées aux transports, au financement et à l'évaluation socioéconomique et environnementale de grands projets, ainsi que de son expérience auprès des institutions européennes.

3. La décision de la Commission portant désignation du coordonnateur européen précise les modalités de l'exercice des tâches visées au paragraphe 5.

▼B

4. Le coordonnateur européen agit au nom et pour le compte de la Commission, qui fournit l'assistance nécessaire en matière de secrétariat. Les attributions du coordonnateur européen se limitent à un seul corridor de réseau central, à la mise en œuvre de l'ERTMS ou à celle des autoroutes de la mer, respectivement.

5. Le coordonnateur européen:

a) soutient la mise en œuvre coordonnée du corridor de réseau central concerné, et notamment l'exécution dans les délais du programme de travail prévu pour ledit corridor de réseau central;

b) établit le plan de travail avec les États membres pour les activités du corridor et contrôle sa mise en œuvre;

c) consulte le Forum du corridor pour ce qui touche audit plan de travail et à sa mise en œuvre;

d) informe les États membres et la Commission et, le cas échéant, toutes les autres entités directement impliquées dans le développement du corridor de réseau central de toute difficulté rencontrée et, en particulier lorsque le développement du corridor est entravé, en vue d'aider à trouver des solutions adéquates;

e) rédige chaque année un rapport à l'attention du Parlement européen, du Conseil, de la Commission et des États membres concernés pour leur présenter les progrès réalisés dans la mise en œuvre du corridor de réseau central;

f) examine la demande en matière de services de transport, les possibilités de financement et de subventions des investissements, les mesures à prendre et les conditions à remplir pour faciliter l'accès à ce financement ou ces subventions, et formule les recommandations appropriées.

6. Le coordonnateur européen peut consulter, de concert avec les États membres concernés, les autorités régionales et locales, les opérateurs de transport, les usagers des transports et les représentants de la société civile au sujet du plan de travail et de sa mise en œuvre.

7. Les États membres concernés coopèrent avec le coordonnateur européen et lui fournissent les informations nécessaires pour lui permettre de mener à bien les tâches qui lui incombent en vertu du présent article, notamment les informations relatives au développement de corridors figurant dans leurs éventuels plans d'infrastructures nationaux.

8. Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national applicables, la Commission peut demander l'avis du coordonnateur européen lors de l'examen des demandes de financement de l'Union concernant les corridors de réseau central dont le coordonnateur européen a la charge afin de garantir la cohérence et l'avancement de chaque corridor.

▼B

9. Si le coordonnateur européen ne parvient pas à accomplir son mandat de manière satisfaisante et conformément aux exigences du présent article, la Commission peut, à tout moment, mettre fin à ce mandat, en accord avec les États membres concernés. Un remplaçant peut être désigné conformément à la procédure décrite au paragraphe 1.

Article 46

Gouvernance des corridors de réseau central

1. Pour chaque corridor de réseau central, le coordonnateur européen compétent est assisté par un secrétariat et par un forum consultatif (ci-après dénommé "Forum du corridor") dans l'accomplissement de ses tâches relatives au plan de travail et à sa mise en œuvre. En accord avec les États membres concernés, le Forum du corridor est créé par le coordonnateur, qui en assure la présidence. Les États membres concernés s'entendent sur la composition du Forum du corridor en ce qui concerne leur partie du corridor de réseau central.

2. Le coordonnateur peut, avec l'accord des États membres concernés, constituer et présider des groupes de travail concernant les corridors qui sont essentiellement axés sur:

a) l'intégration modale;

b) l'interopérabilité;

c) le développement coordonné des infrastructures dans les tronçons transfrontaliers.

Article 47

Plan de travail

1. Au plus tard le 22 décembre 2014, chaque coordonnateur européen présente aux États membres concernés un plan de travail analysant le développement du corridor. Après avoir été approuvé par les États membres concernés, le plan de travail est soumis pour information au Parlement européen, au Conseil et à la Commission.

Le plan de travail comprend, en particulier, une description des caractéristiques, des tronçons transfrontaliers et des objectifs du corridor de réseau central, appliquant les objectifs et les priorités fixés aux articles 4 et 10. Le plan de travail comprend une analyse:

a) du déploiement des systèmes de gestion du trafic interopérables;

b) d'un plan visant l'élimination des obstacles physiques, techniques, opérationnels et administratifs au sein des différents modes de transport et entre eux, mais aussi l'amélioration de l'efficacité des transports et des services multimodaux;

c) le cas échéant, des mesures d'amélioration de la capacité administrative et technique à concevoir, planifier, créer, lancer une procédure d'octroi de marché, mettre en œuvre et suivre des projets d'intérêt commun;

▼B

d) de l'incidence possible des changements climatiques sur les infrastructures et, le cas échéant, des suggestions de mesures en vue d'améliorer la résilience au changement climatique;

e) des mesures à prendre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, le bruit et, le cas échéant, d'autres répercussions négatives sur l'environnement.

Le plan de travail comporte des détails sur les consultations publiques qui soutiennent le développement du plan de travail et sa mise en œuvre.

Le plan de travail comprend également une analyse des investissements nécessaires, y compris:

— la liste des projets d'extension, de renouvellement ou de redéploiement des infrastructures de transport visées à l'article 2, paragraphe 2, pour chacun des modes de transport impliqués dans le corridor de réseau central,

— les différentes sources de financement et de subventions envisagées, en partenariat avec les États membres concernés, au niveau international, national, régional, local et de l'Union, y compris, si possible, les systèmes de financement croisés et les capitaux privés alloués, ainsi que les engagements déjà pris et, le cas échéant, une référence à la contribution de l'Union envisagée dans le cadre des programmes financiers de l'Union.

2. Sous réserve de l'article 1er, paragraphe 4, et de l'article 54, et après approbation par les États membres concernés, la Commission peut adopter des actes d'exécution en ce qui concerne les aspects transfrontaliers et horizontaux des plans de travail des corridors de réseau central.

Une fois qu'elle les a adoptés, la Commission adapte ces actes d'exécution, après approbation par les États membres concernés, afin de prendre en compte les progrès réalisés, les retards subis ou les mises à jour des programmes nationaux.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 52, paragraphe 2.

3. Le coordonnateur européen soutient les États membres dans la mise en œuvre du plan de travail, notamment en ce qui concerne:

a) la planification des investissements, les coûts et les délais de mise en œuvre y afférents estimés nécessaires pour mettre en œuvre les corridors de réseau central;

b) la définition des mesures visant à favoriser l'introduction de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic et des capacités et, le cas échéant, à réduire les coûts externes, notamment les émissions de gaz à effet de serre et le bruit.

▼B

Article 48

Coopération avec les corridors de fret ferroviaire

1. Une coordination suffisante est assurée entre les corridors de réseau central et les corridors de fret ferroviaire visés dans le règlement (UE) nº 913/2010, de manière à éviter tout double emploi des activités, notamment lors de l'établissement du plan de travail ou de la création de groupes de travail.

2. Les dispositions du présent chapitre sont sans préjudice des structures de gouvernance visées dans le règlement (UE) nº 913/2010.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 49

Mise à jour et information

1. Les États membres informent la Commission, d'une manière régulière, complète et transparente, de l'évolution de la mise en œuvre des projets et des investissements consentis à cette fin, ce qui inclut la communication, dans la mesure du possible, des données annuelles via le système d'informations interactif géographique et technique du réseau transeuropéen de transport (TENtec). Ces données comprennent toutes les informations pertinentes concernant les projets d'intérêt commun bénéficiaires de financements de l'Union.

La Commission veille à ce que ledit système TENtec soit accessible au public et facile d'accès, et qu'il contienne des informations actualisées, projet par projet, concernant les modalités et les montants du cofinancement par l'Union ainsi que l'état d'avancement de chaque projet.

La Commission veille à ce que ledit système TENtec ne rende pas publiques les informations présentant un caractère confidentiel sur le plan commercial ou susceptibles de porter atteinte à un processus de passation de marché dans un État membre ou de l'influencer indûment.

La Commission rend publiques les informations relatives à l'aide financière accordée au titre d'autres dispositions du droit de l'Union, y compris le Fonds de cohésion, le Fonds de développement régional et Horizon 2020, et sous la forme de prêts ou d'instruments de financement prévus par la Banque européenne d'investissement.

2. Les États membres communiquent à la Commission des résumés des plans et programmes nationaux auxquels ils travaillent en vue du développement du réseau de transport transeuropéen. Une fois les plans et programmes nationaux adoptés, les États membres les transmettent à la Commission pour information.

3. Tous les deux ans à compter de 21 décembre 2013, la Commission publie un rapport sur l'état d'avancement de sa mise en œuvre et le soumet pour information au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions. Le rapport porte sur l'utilisation dans chaque État membre des différentes formes d'aide financière mentionnées au paragraphe 1, pour les différents modes de transport et d'autres éléments du réseau central et du réseau global.

▼B

Le rapport analyse également le développement du réseau transeuropéen de transport. Il décrit en outre la coordination, par la Commission, de toutes les formes d'aide financière en vue de promouvoir une application cohérente des orientations, dans le respect de leurs objectifs et de leurs priorités.

4. Sous réserve de l'article 172, deuxième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 53 du présent règlement en ce qui concerne l'adaptation des annexes I et II, afin de tenir compte de modifications possibles découlant des seuils quantitatifs fixés aux articles 14, 20, 24 et 27 du présent règlement. Lorsqu'elle adapte ces annexes, la Commission:

a) inclut les plateformes logistiques, les terminaux de fret, les terminaux rail-route, les ports intérieurs, les ports maritimes et les aéroports dans le réseau global s'il est établi que leur volume moyen de trafic au cours des deux dernières années dépasse le seuil fixé;

b) exclut les plateformes logistiques, les terminaux de fret, les terminaux rail-route, les ports intérieurs, les ports maritimes et les aéroports du réseau global s'il est établi que leur volume moyen de trafic au cours des six dernières années est inférieur au seuil fixé;

c) adapte les cartes des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que des voies navigables en se limitant strictement à reproduire les avancées dans l'achèvement du réseau. Lorsqu'elle adapte ces cartes, la Commission n'accepte aucune adaptation de l'orientation des routes au-delà des modifications admises dans la procédure d'autorisation de projet concernée.

Les adaptations au titre des points a) et b) se basent sur les dernières statistiques disponibles publiées par Eurostat ou, si ces statistiques ne sont pas disponibles, sur celles publiées par les instituts de statistique nationaux. Les adaptations au titre du point c) se basent sur les informations communiquées par les États membres concernés conformément au paragraphe 1.

5. Les projets d'intérêt commun concernant des infrastructures nouvellement incluses par le biais d'un acte délégué dans le réseau transeuropéen de transport peuvent bénéficier des dispositions de l'article 7, paragraphe 5, à partir de la date d'entrée en vigueur de ces actes délégués adoptés en application du paragraphe 4 du présent article.

Les projets d'intérêt commun concernant des infrastructures qui ont été exclues du réseau transeuropéen de transport ne peuvent plus bénéficier desdites dispositions à compter de la date d'entrée en vigueur des actes délégués adoptés en application du paragraphe 4 du présent article. La fin de leur éligibilité n'affecte en rien les décisions de financement ou de subventions prises par la Commission avant ladite date.

▼B

6. Sous réserve de l'article 172, deuxième alinéa 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 53 du présent règlement en ce qui concerne l'adaptation de l'annexe III afin d'y inclure des cartes indicatives de pays voisins ou de modifier ces cartes, sur la base d'accords à haut niveau concernant les réseaux d'infrastructures de transport conclus entre l'Union et les pays voisins concernés.

Article 50

Rôle des acteurs publics et privés

1. Les projets d'intérêt commun intéressent tous les acteurs directement concernés. Ceux-ci peuvent être des entités autres que les États membres, tels que des autorités régionales ou locales, des gestionnaires et des usagers d'infrastructures, ainsi que l'industrie et la société civile.

2. Les procédures nationales à l'égard des autorités régionales et locales ainsi que de la société civile concernées par un projet d'intérêt commun sont respectées, le cas échéant, au cours de la phase de planification et de construction d'un projet. La Commission encourage l'échange de bonnes pratiques à cet égard.

3. Outre le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et le Fonds de cohésion, les acteurs visés au paragraphe 1 peuvent également utiliser, dans le cadre de leurs compétences, d'autres programmes spécifiques européens, notamment ceux qui soutiennent le développement régional, "Coopération territoriale européenne", "Recherche et innovation" ou "Environnement et action pour le climat". Ces acteurs peuvent ainsi contribuer à la réalisation des objectifs poursuivis par le présent règlement et, en outre, renforcer en particulier:

a) l'amélioration de la mobilité régionale et, partant, favoriser l'accès au réseau transeuropéen de transport pour toutes les régions de l'Union;

b) la promotion de projets transfrontaliers;

c) l'intégration de nœuds urbains dans le réseau transeuropéen de transport (y compris la promotion d'une mobilité urbaine durable);

d) la promotion de solutions de transport durables telles qu'une meilleure accessibilité par les transports publics, des applications télématiques, des terminaux intermodaux/des chaînes de transport multimodales, des solutions de transport à faible émission de carbone ou d'autres solutions de transport innovantes, et des améliorations sur le plan de l'environnement;

e) l'amélioration de la coopération entre les différents acteurs.

▼B

Article 51

Principes fondamentaux de l'évaluation de l'analyse socioéconomique coûts-avantages et de la valeur ajoutée européenne

En se fondant sur les objectifs énoncés à l'article 4, la Commission rend publics les principes fondamentaux sur lesquels elle fonde l'évaluation de l'analyse socioéconomique coûts-avantages et de l'analyse de la valeur ajoutée européenne relative aux projets d'intérêt commun pour lesquels est demandé un financement européen.

Article 52

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Article 53

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visés à l'article 49, paragraphes 4 et 6, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 21 décembre 2013. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 49, paragraphes 4 et 6, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 49, paragraphes 4 et 6, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

▼B

Article 54

Réexamen

1. La Commission effectue, au plus tard le 31 décembre 2023, après avoir consulté, le cas échéant, les États membres et avec l'aide des coordonnateurs européens, un réexamen de la mise en œuvre du réseau central qui en évalue:

a) la conformité avec les dispositions établies dans le présent règlement;

b) les progrès relatifs à la mise en œuvre du présent règlement;

c) les changements des flux du transport des voyageurs et de fret;

d) les évolutions des investissements dans les infrastructures de transport nationales;

e) la nécessité d'apporter des modifications au présent règlement.

L'évaluation étudie aussi, notamment, l'incidence de l'évolution des caractéristiques du trafic et des modifications dans les plans d'investissement dans les infrastructures.

Outre ce réexamen, la Commission évalue, en coopération avec les États membres, si de nouvelles sections, telles que certains anciens projets prioritaires transfrontaliers énumérés dans la décision nº 661/2010/UE, doivent être incluses dans le réseau central. La Commission présente, le cas échéant, une proposition législative.

2. Lorsqu'elle procède à ce réexamen, la Commission évalue si le réseau central prévu dans le présent règlement sera conforme, à l'horizon 2030, aux dispositions du chapitre III, en tenant compte de la situation économique et budgétaire de l'Union et de chacun des États membres. La Commission évalue également, en concertation avec les États membres, si le réseau central doit être modifié, pour tenir compte de l'évolution des flux de transport et de la planification des investissements nationaux. S'il y a lieu, la Commission peut présenter une proposition de modification du présent règlement.

Pour cette proposition, la Commission peut également indiquer la date d'achèvement du réseau global prévue à l'article 9, paragraphe 2.

Article 55

Autorité unique de contact

Les États membres peuvent désigner une autorité unique de contact aux fins de faciliter et de coordonner le processus d'octroi d'autorisations pour les projets d'intérêt commun, en particulier les projets transfrontaliers, conformément au droit de l'Union applicable.

Article 56

Retard dans l'achèvement du réseau central

En cas de retard significatif dans le démarrage ou l'achèvement des travaux relatifs au réseau central, la Commission peut demander aux États membres concernés de donner les raisons de ce retard. Les États membres disposent d'un délai de trois mois pour fournir les raisons du retard en question. Sur la base de la réponse donnée, la Commission consulte les États membres concernés afin de résoudre le problème qui a causé le retard.

▼B

Article 57

Dérogations

Les dispositions relatives au transport ferroviaire, et en particulier toute obligation de relier les aéroports et les ports aux lignes ferroviaires, ne s'appliquent pas à Chypre et à Malte tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire.

Article 58

Dispositions transitoires

1. Les décisions financières adoptées au titre du règlement CE nº 680/2007 du Parlement européen et du Conseil [1], basées sur la décision nº 661/2010/UE, qui sont en cours au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement continuent de relever de la décision nº 661/2010/UE dans la version en vigueur le 20 décembre 2013.

2. Les références aux projets prioritaires énumérés à l'annexe III de la décision nº 661/2010/UE s'entendent en tant que références au "réseau central" tel que défini dans le présent règlement.

Article 59

Abrogation

Sans préjudice de l'article 58 du présent règlement et de l'article 7, paragraphe 2, point d), du règlement (UE) nº 1316/2013, la décision nº 661/2010/UE est abrogée.

Article 60

Entrée en vigueur

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

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

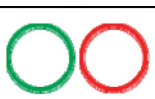
[1] Règlement (CE) nº 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie (JO L 162 du 22.6.2007, p. 1).

▼B

ANNEXE I

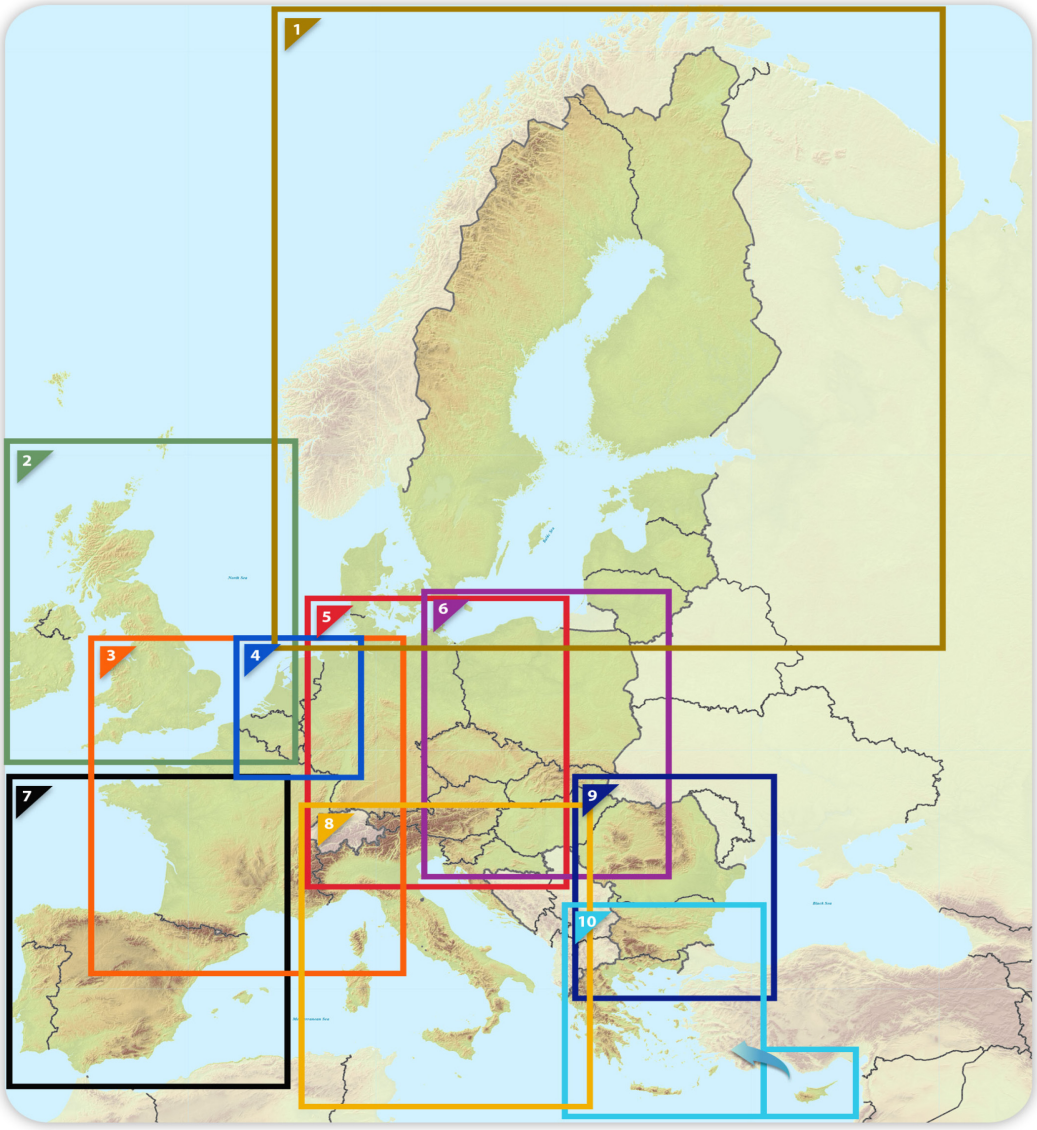
CARTES DU RÉSEAU GLOBAL ET DU RÉSEAU CENTRAL

Légende

Réseau central	Réseau global	
		Voies navigables / achevées
		Voies navigables / à moderniser
		Voies navigables / planifiées
		Chemin de fer conventionnel / achevé
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser
		Chemin de fer conventionnel / planifié
		Chemin de fer à grande vitesse / achevé
		à moderniser en chemin de fer à grande vitesse
		Chemin de fer à grande vitesse / planifié
		Route / achevée
		Route / à moderniser
		Route / planifiée
		Ports, y compris les terminaux rail-route
		TRR (terminaux rail-route)
		Aéroports

▼B

Tableau de recherche de cartes pour les États membres de l'Union européenne

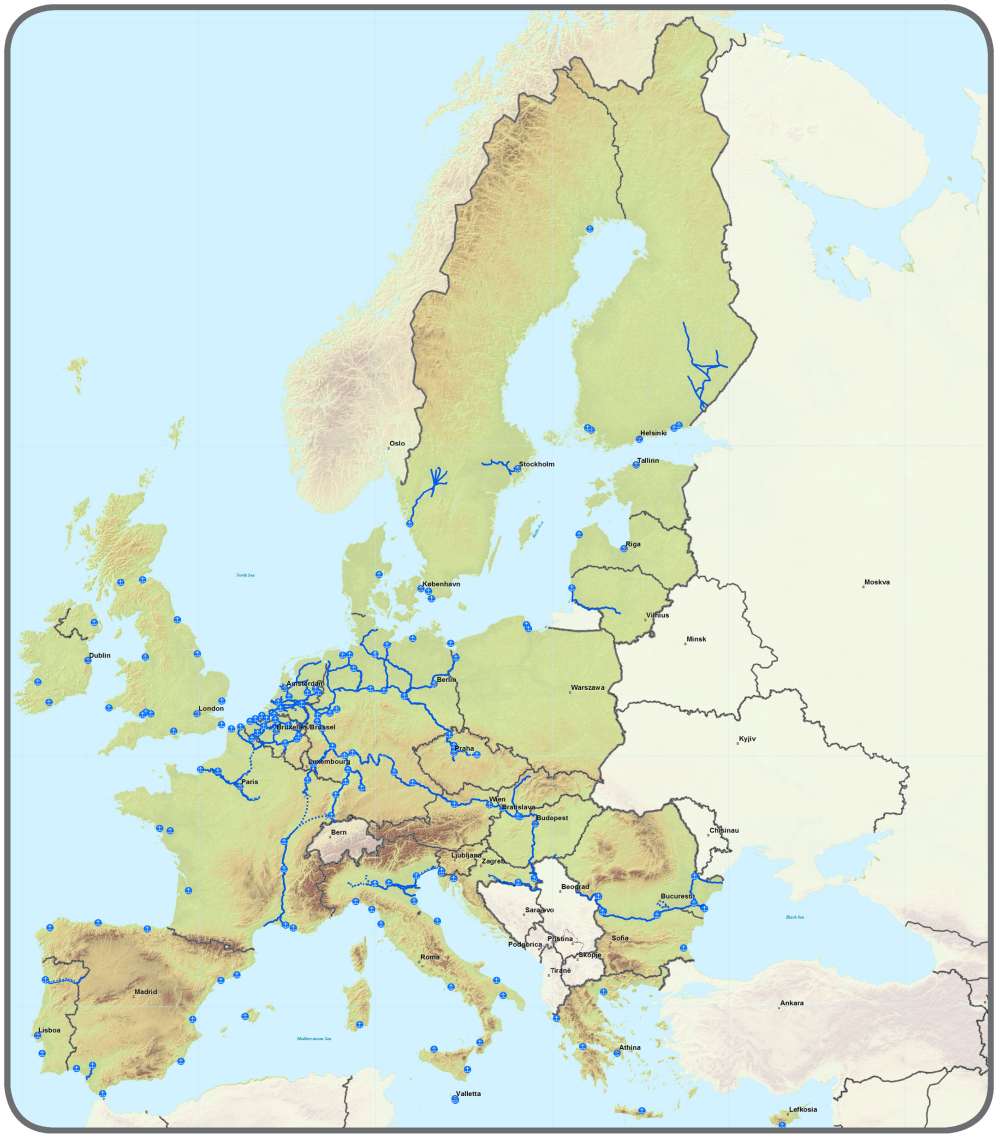


▼B

0.1. Réseau central:
voies navigables et ports

États membres de l'Union européenne

UE



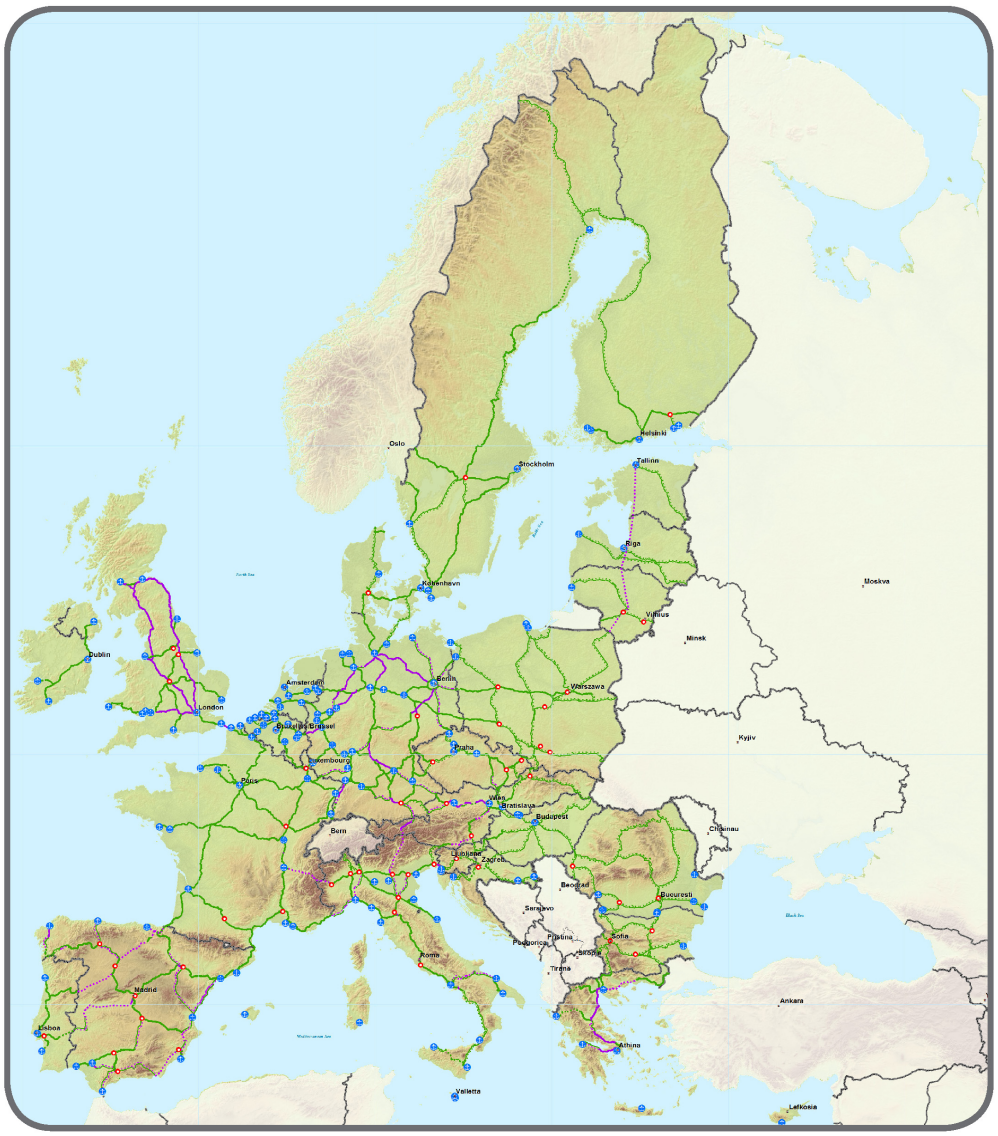
Central	Global	Central
Voies navigables / achevées Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		Ports

▼B

0.2. Réseau central:
chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

États membres de l'Union européenne

UE



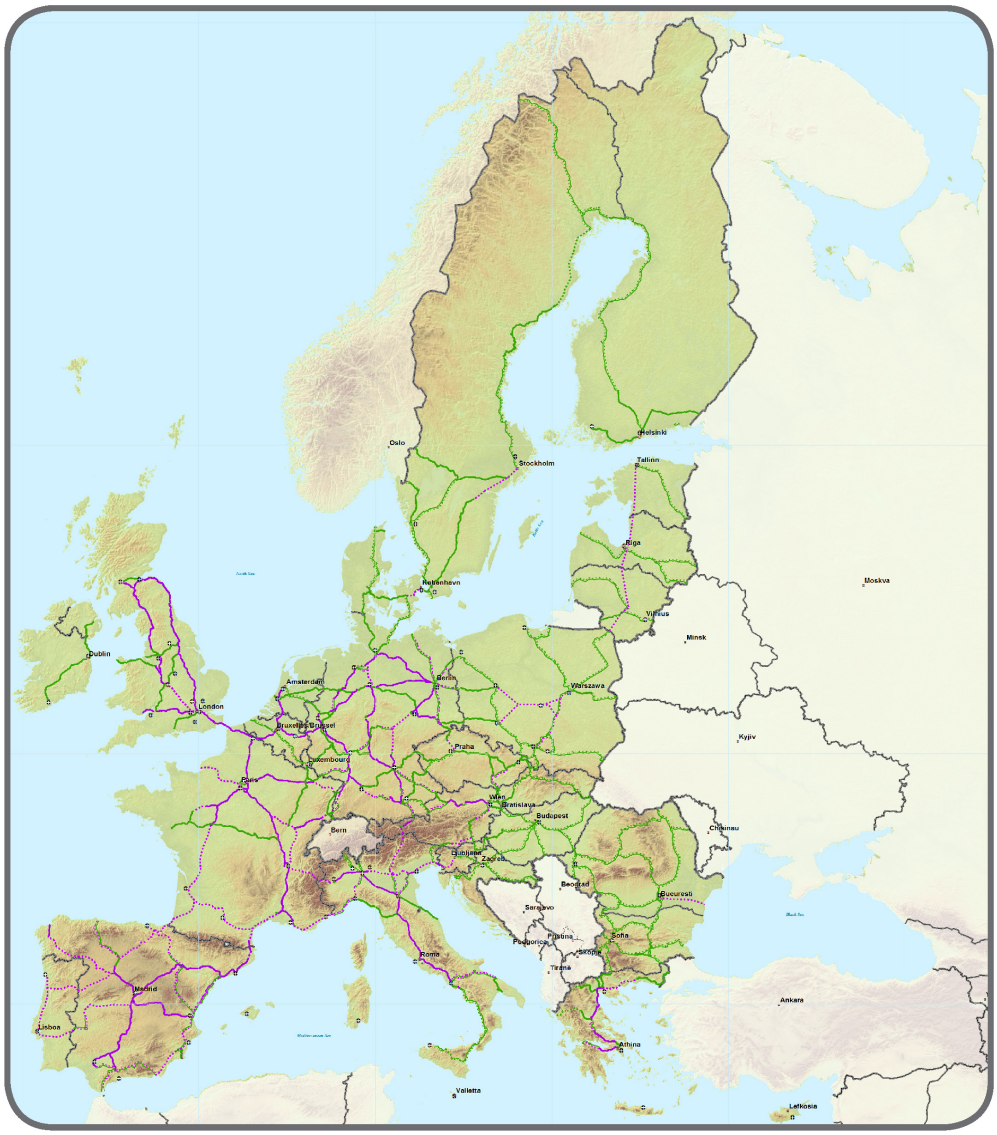
Central		Central		Central	
	Chemin de fer conventionnel / achevé		Chemin de fer à grande vitesse / achevé		Ports
	Chemin de fer conventionnel / à moderniser		à moderniser en chemin de fer à grande vitesse		TRR
	Chemin de fer conventionnel / planifié		Chemin de fer à grande vitesse / planifié		

▼B

0.3. Réseau central:
Chemins de fer (passagers) et aéroports

États membres de l'Union européenne

UE



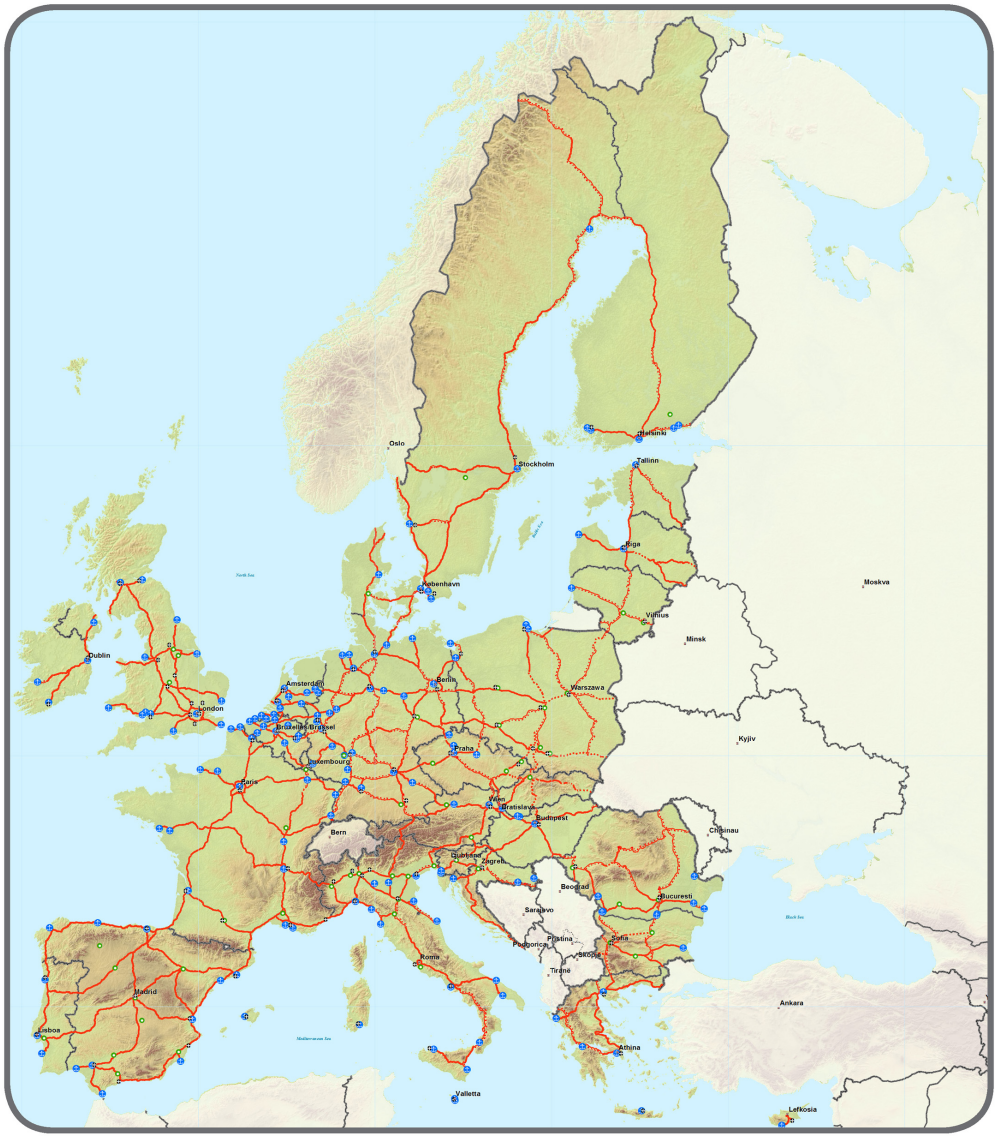
Central		Central		Central	
	Chemin de fer conventionnel / achevé		Chemin de fer à grande vitesse / achevé		Aéroports
	Chemin de fer conventionnel / à moderniser		à moderniser en chemin de fer à grande vitesse		
	Chemin de fer conventionnel / planifié		Chemin de fer à grande vitesse / planifié		

▼B

0.4. Réseau central:
Routes, ports, terminaux rail-route (TRR) et aéroports

États membres de l'Union européenne

UE



Central		Central		Central	
	Route / achevée		Ports		Aéroports
	Route / à moderniser		TRR		
	Route / planifiée				

▼B

1.1. Réseau global et réseau central:
voies navigables et ports

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



Central		Global	Central	
	Voies navigables / achevées			Ports
	Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées			

▼B

1.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

1.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

1.4. Réseau global et réseau central:
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

BE BG CZ **DK** DE **EE** IE EL ES FR HR IT CY **LV** **LT** LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK **FI** **SE** UK

1

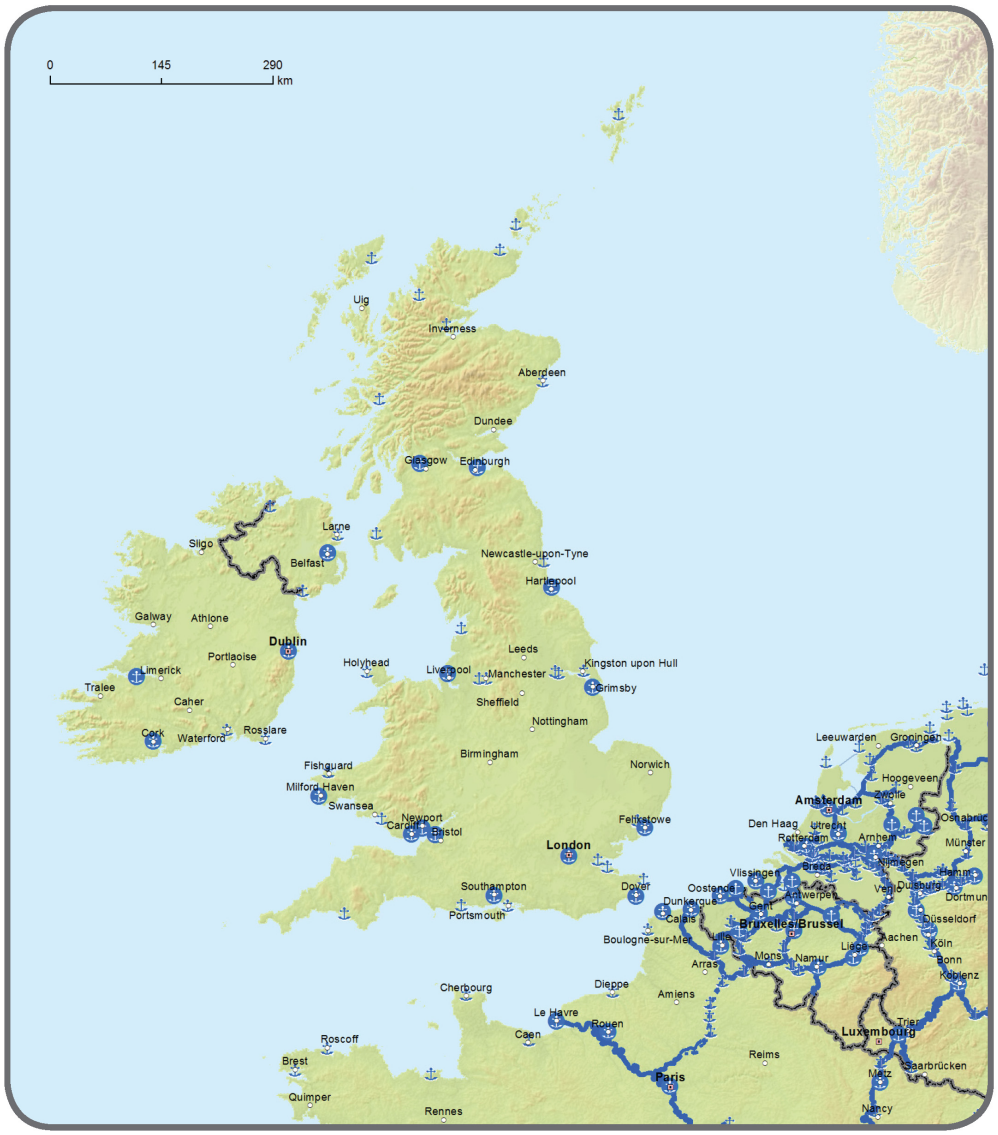


▼B

2.1. Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2

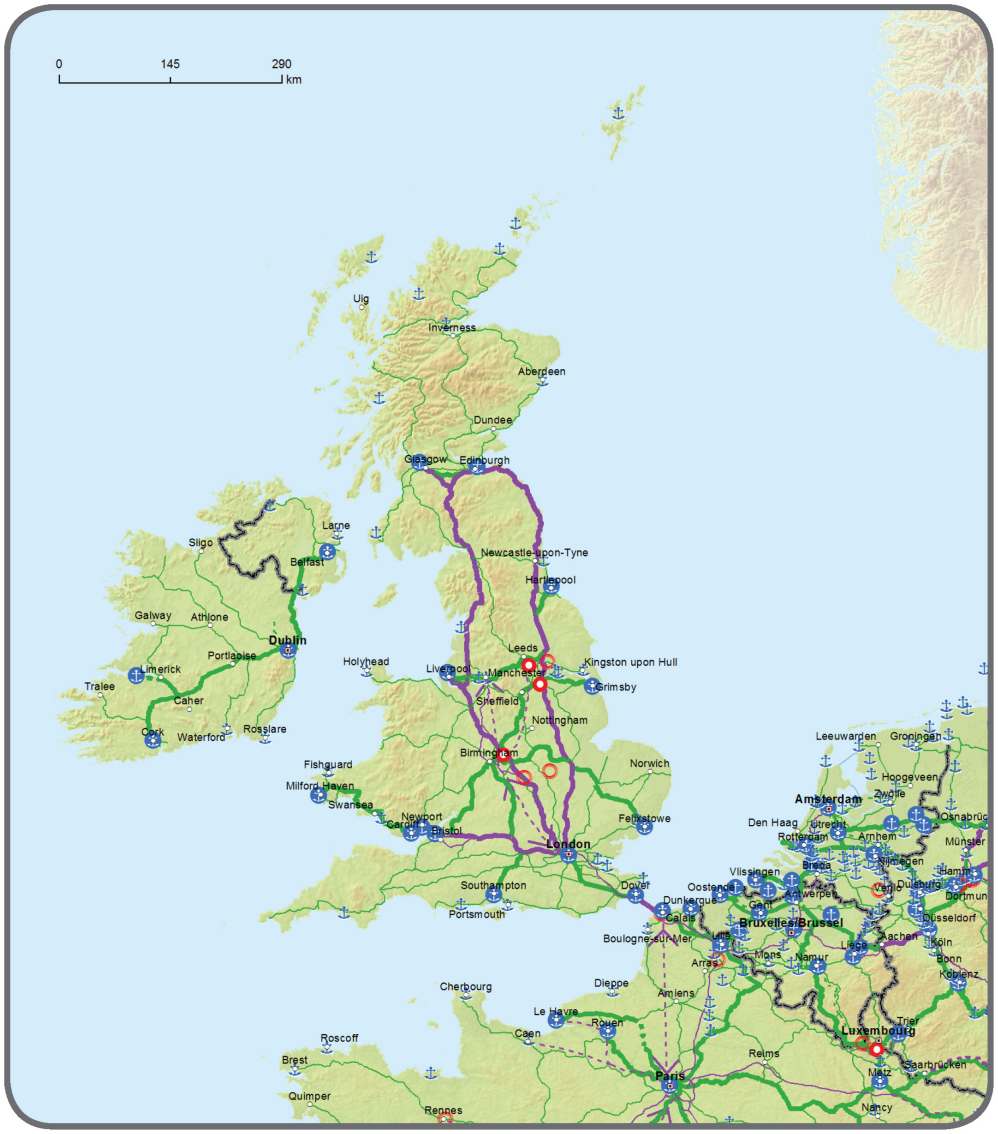


▼B

2.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

2

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



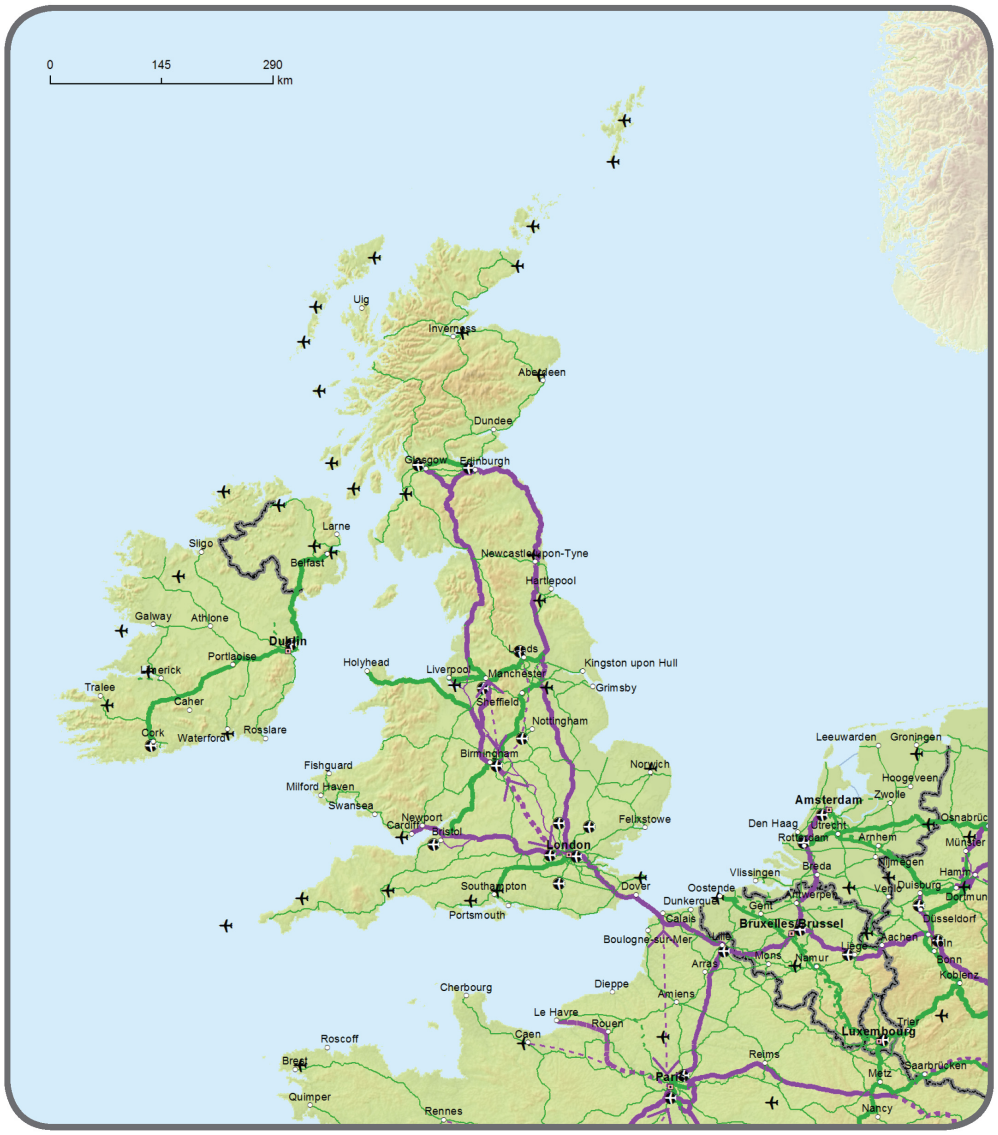
Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

2.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

2



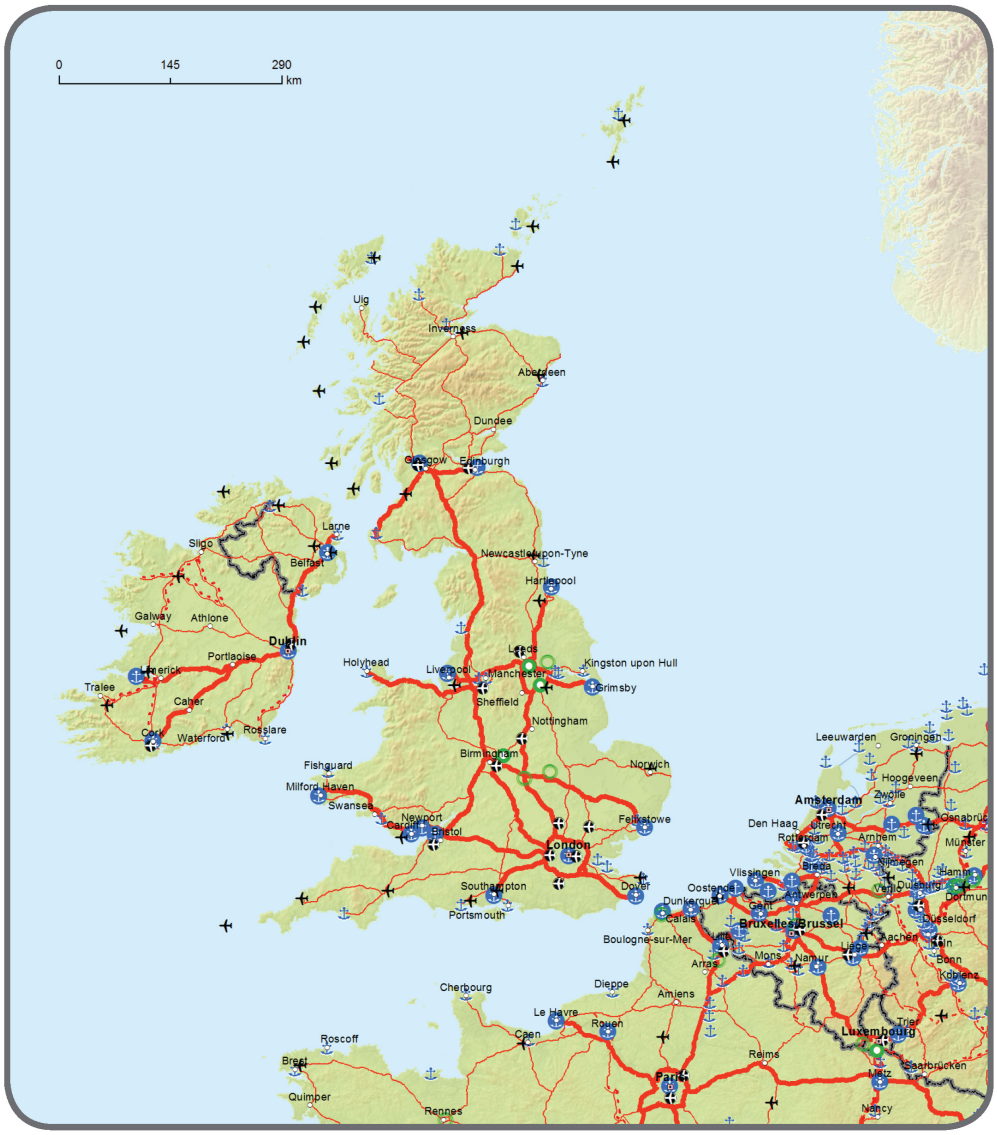
Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

2.4. Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE **UK**

2



▼B

3.1. Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Central	Global	Central
Voies navigables / achevées Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		Ports

▼B

3.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

3.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

3.4. Réseau global et réseau central:
Routes, ports, terminaux rail-route (TRR) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

3



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

4.1. Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Central	Global	Central
Voies navigables / achevées Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		Ports

▼B

4.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

4.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

4.4. Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route (TRR) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

4



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

5.1. Réseau global et réseau central:
voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



▼B

5.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5

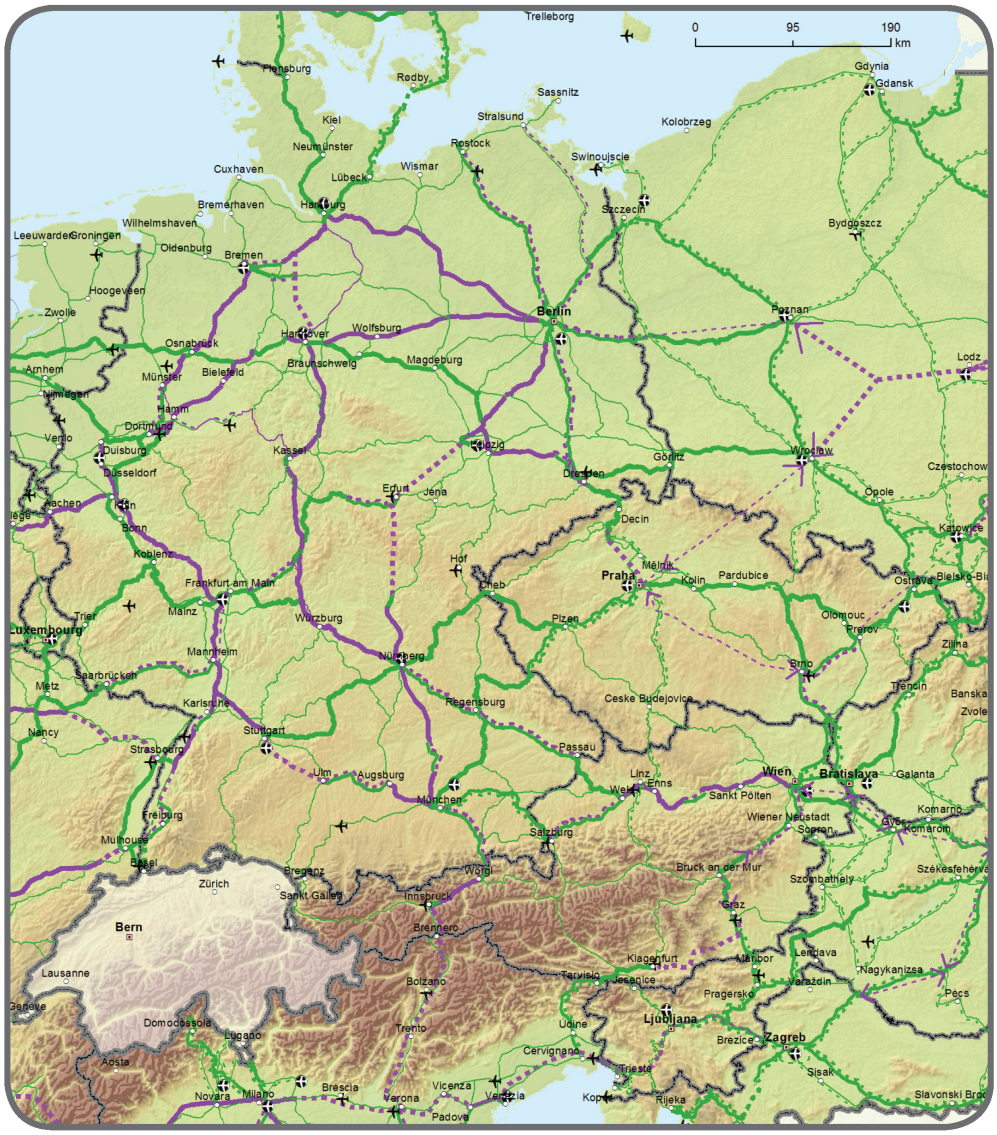


▼B

5.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

5.4. Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



▼B

6.1. Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



▼B

6.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6

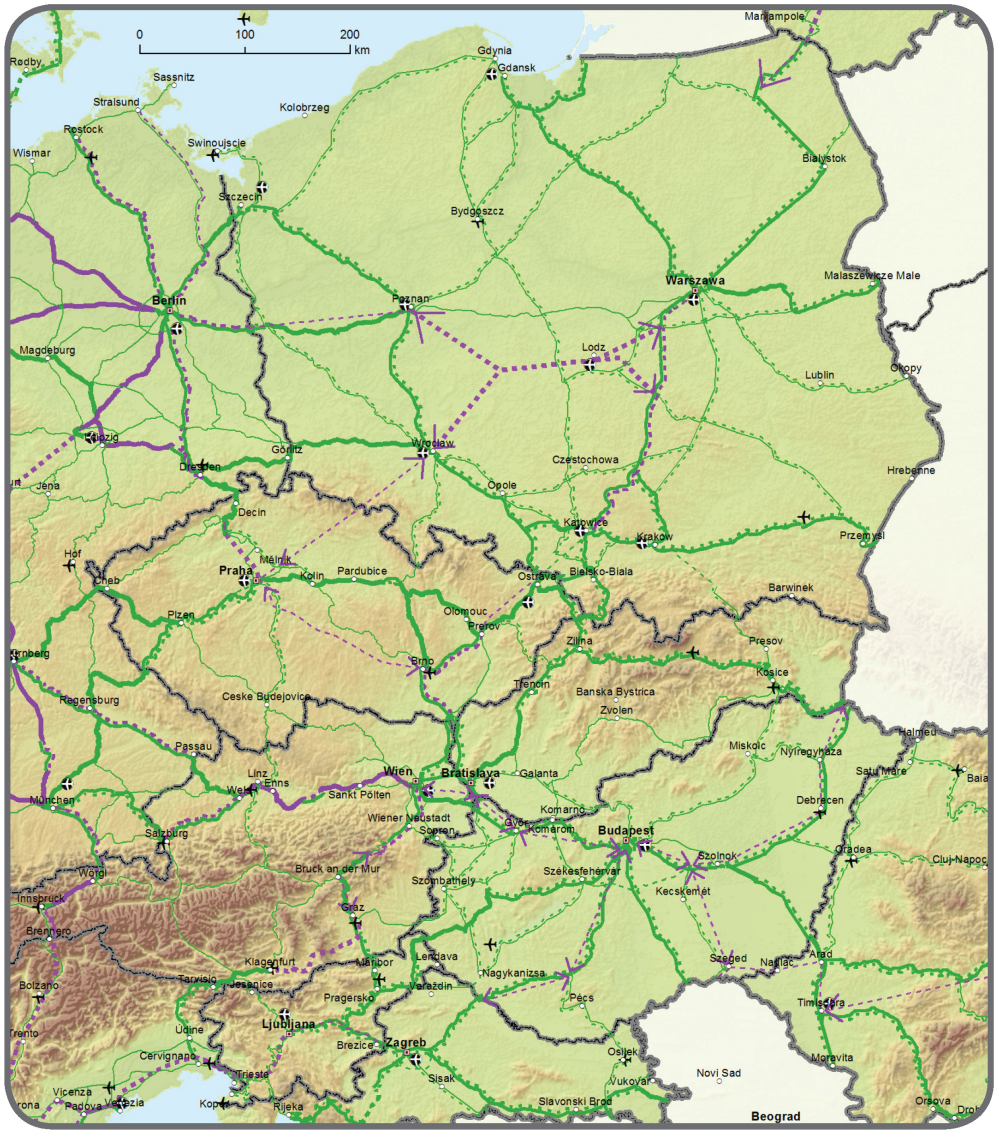


▼B

6.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

6.4. Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route (TRR) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

6



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

7.1. Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



Central	Global	Central
Voies navigables / achevées Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		Ports

▼B

7.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

7.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

7.4. Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL **ES** FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL **PT** RO SI SK FI SE UK

7



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

8.1. Réseau global et réseau central:
voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR** **IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Central		Global	Central	
	Voies navigables / achevées			Ports
	Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées			

▼B

8.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

8.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

8.4. Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

8



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

9.1. Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



Central	Global	Central
Voies navigables / achevées Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		Ports

▼B

9.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE **BG** CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT **RO** SI SK FI SE UK

9



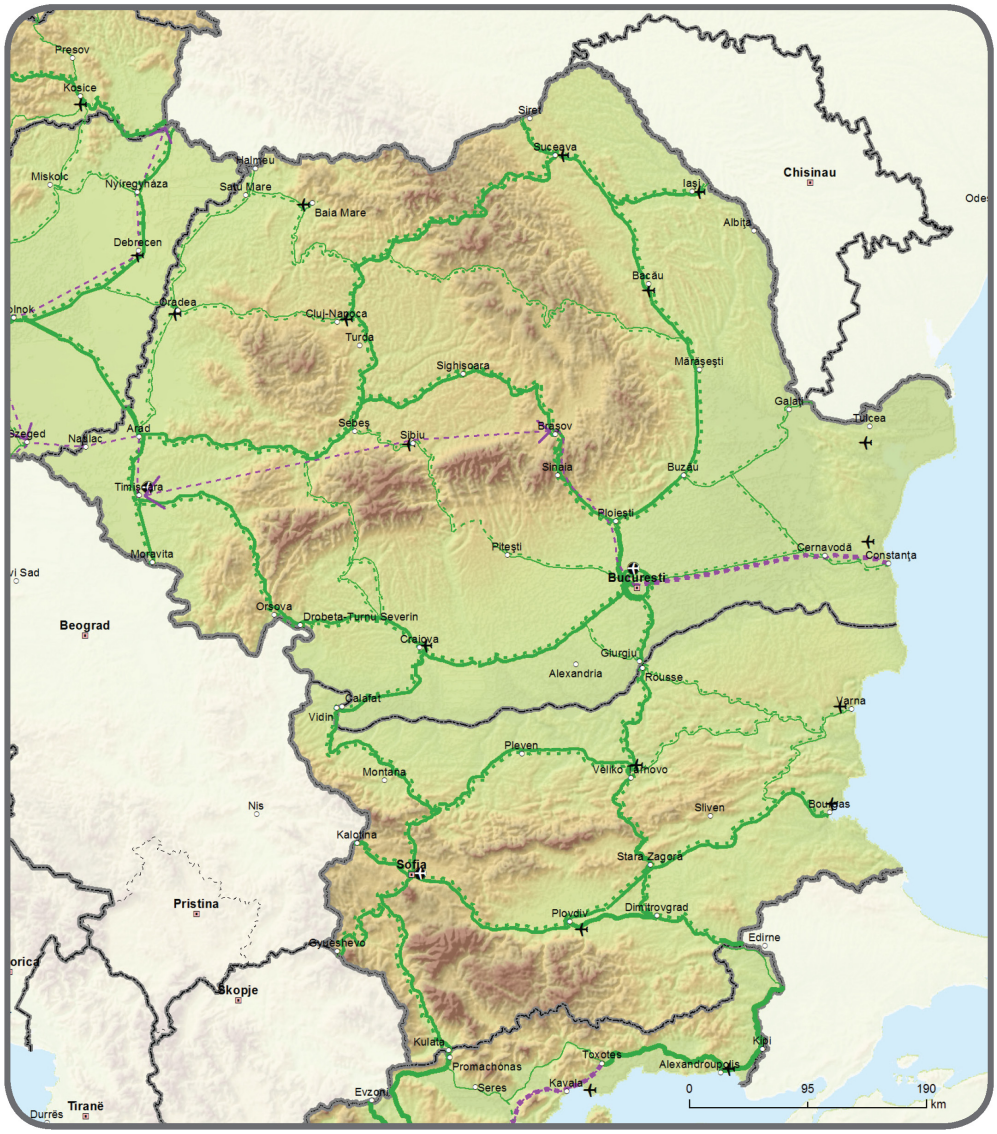
Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

9.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

9.4. Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

9



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

10.1. Réseau global et réseau central:
voies navigables et ports

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Central	Global	Central
Voies navigables / achevées		Ports
Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		

▼B

10.2. Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

10.3. Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

10.4. Réseau global et réseau central:
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

BE BG CZ DK DE EE IE **EL** ES FR HR IT **CY** LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

10



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

ANNEXE II

LISTE DES NOEUDS DU RÉSEAU CENTRAL ET DU RÉSEAU *GLOBAL*

1. Nœuds urbains du réseau central:

BELGIQUE

- Antwerpen
- Bruxelles/Brussel

BULGARIE

- Sofia

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

- Ostrava
- Praha

DANEMARK

- Aarhus
- København

ALLEMAGNE

- Berlin
- Bielefeld
- Bremen
- Düsseldorf
- Frankfurt am Main
- Hamburg
- Hannover
- Köln
- Leipzig
- Mannheim
- München
- Nürnberg
- Stuttgart

ESTONIE

- Tallinn

IRLANDE

- Baile Átha Cliath/Dublin
- Corcaigh/Cork

GRÈCE

- Athína
- Heraklion
- Thessaloniki

ESPAGNE

- Barcelona
- Bilbao
- Las Palmas de Gran Canaria/Santa Cruz de Tenerife

▼B

Madrid

Palma de Mallorca

Sevilla

Valencia

FRANCE

Bordeaux

Lille

Lyon

Marseille

Nice

Paris

Strasbourg

Toulouse

CROATIE

Zagreb

ITALIE

Bologna

Cagliari

Genova

Milano

Napoli

Palermo

Roma

Torino

Venezia

CHYPRE

Lefkosía

LETTONIE

Rīga

LITHUANIE

Vilnius

LUXEMBOURG

Luxembourg

HONGRIE

Budapest

MALTE

Valletta

PAYS-BAS

Amsterdam

Rotterdam

AUTRICHE

Wien

▼B

POLOGNE

Gdańsk

Katowice

Kraków

Łódź

Poznań

Szczecin

Warszawa

Wrocław

PORTUGAL

Lisboa

Porto

ROUMANIE

București

Timişoara

SLOVÉNIEA

Ljubljana

SLOVAQUIE

Bratislava

FINLANDE

Helsinki

Turku

SUÈDE

Göteborg

Malmö

Stockholm

ROYAUME-UNI

Birmingham

Bristol

Edinburgh

Glasgow

Leeds

London

Manchester

Portsmouth

Sheffield

▼B

2. Aéroports, ports maritimes, ports intérieurs et terminaux rail-route du réseau central et du réseau global

Les aéroports dont le nom est suivi d'un astérisque (*) sont les principaux aéroports soumis à l'obligation de l'article 41, paragraphe 3.

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
BE	Aalst			global	
	Albertkanaal			central	
	Antwerpen		central	central	central
	Athus				global
	Avelgem			global	
	Bruxelles/Brussel	Central (National/Nationaal)*		central	
	Charleroi	global		global (Canal Charleroi -Bruxelles) global (Sambre)	
	Clabecq			global	
	Gent		central	central	
	Grimbergen				global
	Kortrijk			central (Bossuit)	
	Liège	central		central (Can.Albert) central (Meuse)	
	Mons			Global (Centre/Borinage)	
	Namur			central (Meuse), global (Sambre)	
	Oostende, Zeebrugge	global (Oostende)	central (Oostende) central (Zeebrugge)		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Roeselare			global	
	Tournai			global (Escaut)	
	Willebroek			global	
BG	Burgas	global	central		
	Dragoman				global
	Gorna Orjahovitsa	global			central
	Lom			global	
	Orjahovo			global	
	Plovdiv	global			central
	Ruse			central	central
	Silistra			global	
	Sofia	central			central
	Svilengrad				global
	Svishtov			global	
	Varna	global	global		
	Vidin			central	
CZ	Brno	global			global
	Děčín			central	central

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Lovosice			global	global
	Mělník			central	central
	Ostrava	central			central
	Pardubice			central	central
	Plzeň				central
	Praha	central (Václav Havel)*		central (Praha. Holesšovice) global (Libeň) global (Radotín) global (Smíchov)	central (Praha. Uhříněves)
	Přerov				central
	Ústí nad Labem			global	global
DK	Aalborg	global	global		
	Aarhus		central		central
	Billund	global			
	Branden		global		
	Ebeltoft		global		
	Esbjerg		global		
	Fredericia		global		
	Frederikshavn		global		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Fur		global		
	Gedser		global		
	Helsingør		global		
	Hirtshals		global		
	Høje-Taastrup				global
	Kalundborg		global		
	København	central (Kastrup)*	central		central
	Køge		global		global
	Nordby (Fanø)		global		
	Odense		global		
	Padborg				global
	Rødby		global		
	Rønne	global	global		
	Sjællands Odde Ferry Port		global		
	Spodsbjerg		global		
	Tårs (Nakskov)		global		
	Taulov				central
	Vejle		global		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
DE	Andernach			global	global
	Aschaffenburg			global	global
	Bendorf			global	
	Bensersiel		global		
	Bergkamen			global	
	Berlin	central (Berlin.-Brandenburg Intl.)*		central	central (Großbeeren)
	Bonn			global	
	Bottrop			global	
	Brake		global	global	
	Brandenburg			global	
	Braunschweig			central	central
	Breisach			global	
	Bremen, Bremerhaven	central (Bremen)	central (Bremen) central (Bremerhaven)	central (Bremen) central (Bremerhaven)	central (Bremen)
	Brunsbüttel		global	global	
	Bülstringen			global	
	Cuxhaven		global		global

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Dormagen			global	
	Dörpen			global	global
	Dortmund	global		central	central
	Dresden	global			global
	Duisburg			central global (Homberg)	central
	Düsseldorf	central*		central (Neuss)	
	Emden		global	global	
	Emmelsum/Wesel			global	
	Emmerich			global	global
	Erfurt	global			
	Essen			global	
	Estorf			global	
	Flörsheim			global	
	Frankfurt am Main	central*		central	central
	Gelsenkirchen			global	
	Germersheim			global	global
	Gernsheim			global	
	Großkrotzenburg			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Hahn	global			
	Haldensleben			global	global
	Haltern am See			global	
	Hamburg	central*	central	central	central
	Hamm			central	global (Bönen)
	Hanau			global	
	Hannover	central		central	central
	Heilbronn			global	
	Helgoland		global		
	Heringsdorf	global			
	Herne			global	global (Herne-Wanne)
	Hof, Plauen	global			
	Honau			global	
	Ibbenbüren			global	
	Karlsruhe	global (Karlsruhe. Baden-Baden)		central	central
	Kassel				global
	Kehl			global	
	Kelheim			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Kelsterbach			global	
	Kiel		global		
	Koblenz			central	central
	Köln	central (Köln-Bonn)*		central	central
	Köln –Neuessen			global	
	Krefeld-Uerdingen			global	
	Langeoog		global		
	Leipzig, Halle	central			central (Schkopau)
	Lengfurt-Wetterau			global	
	Leverkusen			global	global
	Lingen			global	
	Lübeck		central	central	central
	Lünen			global	
	Magdeburg			central	central
	Mainz			central	central
	Mannheim, Ludwigshafen			Central global (Ludwigshafen Mundenheim)	central
	Marl			global	
	Mehrum			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Memmingen	global			global
	Minden			global	global
	München	central*			central (Riem)
	Münster	global (Münster/Osnabrück)		global	
	Norddeich		global		
	Nordenham		global	global	
	Norderney		global		
	Nürnberg	central		central	central
	Oldenburg			global	
	Orsoy			global	
	Osnabrück			global	
	Otterstadt			global	
	Paderborn	global (Paderborm. Lippstadt)			
	Plochingen			global	
	Puttgarden		global		
	Rees			global	
	Regensburg			central	
	Rheinberg			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Rostock	global	central		central
	Saarlouis-Dillingen			global	
	Sassnitz		global		
	Schwarzheide				global
	Singen				global
	Speyer			global	
	Spyck			global	
	Stade-Bützfleth/Brunshausen		global	global	global
	Stollhofen			global	
	Stolzenau			global	
	Straubing-Sand			global	
	Stürzelberg			global	
	Stuttgart	central*		central	central (Kornwestheim)
	Trier			global	
	Ulm				global (Dornstadt)
	Vahldorf			global	
	Weeze	global			
	Wesel			global	
	Wesseling			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Westerland-Sylt	global			
	Wiesbaden			global	
	Wilhelmshaven		central		
	Wismar		global		
	Worms			global	global
	Wörth am Rhein			global	global
EE	Heltermaa		global		
	Kärdla	global			
	Koidula				global
	Kuivastu		global		
	Kuressaare	global			
	Pärnu	global	global		
	Paldiski South Harbor		global		
	Rohuküla		global		
	Sillamäe		global		
	Tallinn	central	central (Old City Harbour, Muuga Harbour, Paljassaare Harbour)		
	Tartu	global			
	Virtsu		global		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
IE	Carraig Fhiáin/Carrickfin	global (Dún na nGall/Donegal)			
	Corcaigh/Cork	central	central		
	Baile Átha Cliath /Dublin	central*	central (G.D.A. port cluster)		
	Inis Mór/Inishmore	global			
	Ciarraí /Kerry- An Fearann Fuar/Farranfore	global			
	An Cnoc/Knock	global (Cúige Chonnacht/ Connaught)			
	Luimneach/Limerick	global (Sionainn /Shannon)	central (Sionainn-Faing/Shannon-Foynes)		
	Ros Láir/Rosslare		global (Europort)		
	Port Láirge/Waterford	global	global		
EL	Alexandroupolis	global			global
	Araxos	global			
	Astipalaia	global			
	Athína	central*	central (Piraeus)		central (Piraeus/Thriasso Pedio)
	Chalkida		global		
	Chania	global	global (Souda)		
	Chios	global	global		
	Elefsina		global		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Heraklion	central	central		
	Igoumenitsa		central		
	Ikaria	global			
	Ioannina	global			
	Kalamata	global	global		
	Kalymnos	global			
	Karpathos	global			
	Kassos	global			
	Kastelorizo	global			
	Kastoria	global			
	Katakolo		global		
	Kavala	global	global		
	Kefalonia	global			
	Kerkyra	global	global		
	Kithira	global			
	Kos	global			
	Kozani				global
	Kyllini		global		
	Lamia				global

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Lavrio (Sounio)		global		
	Leros	global			
	Limnos	global			
	Milos	global			
	Mykonos	global	global		
	Mytilini	global	global		
	Naxos	global	global		
	Nea Anchialos	global			
	Paros	global	global		
	Patras		central		central
	Preveza	global			
	Rafina		global		
	Rodos	global	global		
	Samos	global			
	Santorini	global	global		
	Sitia	global			
	Skiathos	global	global		
	Skiros	global			
	Syros	global	global		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Thessaloniki	central (Makedonia)	central		central
	Volos		global		
	Zakinthos	global			
ES	A Coruña	global	central		
	Alcázar de San Juán				central
	Algeciras		central (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	central	global		
	Almería	global	global		
	Antequera (Bobadilla)				central
	Arrecife	global (Lanzarote)	global		
	Arrubal (Logroño)				global
	Avilés	global (Asturias)	global		
	Badajoz	global			global
	Barcelona	central*	central		central
	Bilbao	central	central		central
	Burgos	global			
	Cádiz		global (Bahía de Cádiz)		
	Cala Sabina (Formentera)		global		
	Carboneras		global		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Cartagena		central		
	Castellón		global		
	Ceuta		global		
	Córdoba				central
	El Hierro	global	global (La Estaca)		
	El Penedés (El Vendrell)				global
	Ferrol		global		
	Figueras				global (El Far d'Emporda)
	Fuerteventura	global	global (Puerto Rosario)		
	Gijón		central		
	Girona	global			
	Granada	global			
	Huelva		central		
	Huesca				global (PLHUS)
	Ibiza	global	global (Eivissa)		
	Jerez	global			
	La Palma	global	global (Santa Cruz de La Palma)		
	Las Palmas	central	central		
	León	global			central

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Linares				global
	Madrid	central (Barajas)*			central (Norte y Sur)
	Mahón (Menorca)	global	global		
	Málaga	central	global		
	Melilla	global	global		
	Monforte de Lemos (Ourense)				global
	Motril		global		
	Murcia	global (San Javier)			central (ZAL)
	Palma de Mallorca	central*	central		
	Pamplona	global			global (Noain)
	Pasajes		global		
	Reus	global			
	Sagunto		global		
	Salamanca	global			global
	San Cibrao		global		
	San Sebastián	global			global (Lezo)
	San Sebastián de la Gomera	global	global		
	Santander	global	global		global (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	global			

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Sevilla	central	central	Central	
	Tarragona		central		
	Tenerife	global (Norte: Los Rodeos) central (Sur: Reina Sofía)	central (Santa Cruz)		
	Toledo				global
	Tudela				global
	Valencia	central	central		
	Valladolid	global			central
	Vigo	global	global		
	Vitoria	global			
	Zaragoza	global			central
FR	Aiton-Bourgneuf				global
	Ajaccio	global	global		
	Avignon				central
	Bastia	global	global		
	Bayonne		global		
	Beauvais	global			
	Biarritz	global			
	Bordeaux	central (Mérignac)	central		central

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Boulogne		global		
	Brest	global	global		
	Caen	global	global		
	Calais		central		central (Eurotunnel)
	Cayenne	global	global		
	Chalon-sur-Saône			central	
	Châlons-sur-Marne	global (Paris-Vatry)			
	Cherbourg		global		
	Clermont-Ferrand	global			global
	Dieppe		global		
	Dijon				central
	Dunkerque		central	central	central
	Fort-de-France	global	global		
	Guadeloupe		global		
	La Rochelle	global	global		
	Le Boulou				global
	Le Havre		central	central	central
	Lille	central (Lesquin)		central	central (Dourges)

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Limoges	global			
	Lorient		global		
	Lyon	central (St.Exupéry)*		central	central
	Marquion (Cambrai)			global	
	Marseille	central (Provence)	central (Marseille) central (Fos-sur-Mer)	central (Fos-sur-Mer)	central (Miramas)
	Mayotte	global			
	Metz			central	
	Montpellier	global			
	Mulhouse	global (Bâle-Mulhouse)		central (Ottmarsheim)	
	Nancy			global	
	Nantes Saint-Nazaire	global (Nantes Atlantique)	central		
	Nesle			global	
	Nice	central (Côte d'Azur)*	global		
	Nogent-sur-Seine			global	
	Noyon			global	
	Orléans				global
	Paris	central (Charles de Gaulle)* central (Orly)*		central	central
	Perpignan				global

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Point-à-Pitre	global			
	Péronne			global	
	Port Réunion		global		
	Rennes				global
	Roscoff		global		
	Rouen		central	central	
	Sète		global	global	
	Saint-Denis-Gillot	global			
	Saint-Malo		global		
	Strasbourg	global (Strasbourg. Entzheim)		central	central
	Thionville			global	
	Toulon		global		
	Toulouse	central (Blagnac)			central
	Valenciennes			global	
	Villefranche-sur-Saône			global	
HR	Dubrovnik	global	global		
	Osijek	global		global	
	Ploče		global		
	Pula	global	global		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Rijeka	global	central		
	Šibenik		global		
	Sisak			global	
	Slavonski Brod			central	
	Split	global	global		
	Vukovar			central	
	Zadar	global	global		
	Zagreb	central			central
IT	Alghero	global			
	Ancona	global	central		central (Iesi)
	Augusta		central		
	Bari	global	central		central
	Bologna	central			central
	Bolzano	global			
	Brescia	global			global
	Brindisi	global	global		
	Cagliari	central	central (Porto.Foxi, Cagliari)		
	Carloforte		global		
	Catania	global (Fontanarossa, Comiso emergency runway)			global

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Cervignano				central
	Chioggia		global	global	
	Civitavecchia		global		
	Cremona			central	
	Firenze	global			central (Prato)
	Foggia	global			
	Forlì	global			
	Fiumicino		global		
	Gaeta		global		
	Gallarate				global
	Gela		global		
	Genova	central	central		central (Vado)
	Gioia Tauro		central		
	Golfo Aranci		global		
	La Maddalena		global		
	La Spezia		central		
	Lamezia Terme	global			
	Lampedusa	global			
	Livorno		central		central (Guasticce Collesalvetti)

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Mantova			central	global
	Marina di Carrara		global		
	Messina		global		
	Milano	central (Linate)* central (Malpensa)* central (Bergamo Orio al Serio)		global	central (Milano Smistamento)
	Milazzo		global		
	Monfalcone		global	global	
	Mortara				global
	Napoli	central (Capodichino)	central		central (Nola) central (Marcianise-Maddaloni)
	Novara				central
	Olbia	global	global		
	Orte				global
	Padova				central
	Palau		global		
	Palermo	central	central (Palermo, Termini Imerese terminal)		
	Pantelleria	global			
	Parma				global (Bianconese di Fontevivo)

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Pescara	global			global (Manoppello)
	Piacenza				global
	Piombino		global		
	Pisa	global			
	Porto Levante		global	global	
	Porto Nogaro			global	
	Porto Torres		global		
	Portoferraio		global		
	Portovesme		global		
	Ravenna		central	central	
	Reggio Calabria	global	global		
	Rivalta Scrivia				global
	Roma	central (Fiumicino)* global (Ciampino)			central (Pomezia)
	Rovigo			global	global
	Salerno		global		
	Savona - Vado		global		
	Siracusa		global		
	Taranto		central		
	Torino	central			central (Orbassano)

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Trapani	global	global		
	Trento				global
	Treviso	global			
	Trieste	global	central	central	
	Venezia	central	central	central	
	Verona	global			central
CY	Larnaka	central	global		
	Lefkosia				
	Lemesos		central		
	Pafos	global			
LV	Daugavpils	global			
	Liepāja	global	global		
	Rīga	central (International)*	central		
	Ventspils	global	central		
LT	Kaunas	global			central
	Klaipėda		central		central
	Palanga	global			
	Vilnius	central			central

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
LU	Luxembourg	central		central (Mertert)	central (Bettembourg)
HU	Baja			global	
	Budapest	central (Liszt Ferenc)*		central (Csepel)	central (Soroksár)
	Debrecen	global			
	Dunaújváros			global	
	Győr			global (Győr-Gönyű)	
	Komárom			central	
	Miskolc				global
	Mohács			global	
	Paks			global	
	Sármellék	global			
	Sopron				global
	Szeged			global	
	Székesfehérvár				global
	Záhony				global
MT	Cirkewwa		global		
	Marsaxlokk		central		
	Mgarr		global		
	Valletta	central (Malta - Luqa)	central		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
NL	Alblasserdam			global	
	Almelo			central	
	Almere			global	
	Alphen aan den Rijn			global	
	Amsterdam	central (Schiphol)*	central	central	central
	Arnhem			global	
	Bergen op Zoom			central	
	Beverwijk		global		
	Born			global	
	Cuijk			global	
	Delfzijl/Eemshaven		global		
	Den Bosch			global	
	Den Helder		global		
	Deventer			central	
	Dordrecht		global	global	
	Eemshaven		global	global	
	Eindhoven	global			
	Enschede	global		global	
	Geertruidenberg			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Gennep			global	
	Gorinchem			global	
	Gouda			global	
	Grave			global	
	Groningen	global		global	
	Harlingen		global		
	Hengelo			central	
	Kampen			global	
	Lelystad			global	
	Lemsterland			global	
	Lochem			global	
	Maasbracht			global	
	Maasdriel			global	
	Maassluis			global	
	Maastricht	global (Maastricht. - Aachen)		global	
	Meppel			global	
	Moerdijk		central	central	
	Nijmegen			central	
	Oosterhout			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Oss			global	
	Reimerswaal			global	
	Ridderkerk			global	
	Roermond			global	
	Rotterdam	central	central	central	central
	Sneek			global	
	Stein			global	
	Terneuzen, Vlissingen		central (Terneuzen) central (Vlissingen)	central (Terneuzen) central (Vlissingen)	
	Tiel			global	
	Tilburg			global	
	Utrecht			central	
	Veghel			global	
	Velsen/IJmuiden		global		
	Venlo			global	global (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen		global		
	Wageningen			global	
	Wanssum			global	
	Zaandam			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Zaltbommel			global	
	Zevenaar			global	
	Zuidhorn			global	
	Zwijndrecht			global	
	Zwolle			global	
AT	Graz	global			central (Werndorf)
	Innsbruck	global			
	Klagenfurt – Villach	global (Klagenfurt)			global (Villach-Fürnitz)
	Krems			global	
	Linz – Wels	global (Linz)		central (Enns), global (Linz)	central (Wels)
	Salzburg	global			global
	Wien	central (Schwechat)*		central	central
	Wolfurt				global
	Wörgl				global
PL	Bialystok				global
	Braniewo				global
	Bydgoszcz	global			global
	Dorohusk / Okopy				global

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Ełk				global
	Gdańsk, Gdynia	central (Gdańsk)	central (Gdánsk) central (Gdynia)		central
	Katowice	central (Pyrzowice)			central (Slawków) global (Gliwice / Pyrzowice)
	Kraków	central			central
	Łódź	central			central (Łódź / Stryków)
	Malaszewicze / Terespol				global
	Medyka / Zurawica				global
	Police		global	global	
	Poznań	central			central
	Rzepin				global
	Rzeszów	global			
	Szczecin, Świnoujście	central (Szczecin)	central (Szczecin) central (Świnoujście)	central (Szczecin) central (Świnoujście)	central (Szczecin) central (Świnoujście)
	Warszawa	central*			central
	Wrocław	central			central
PT	Abrantes / Entroncamento				global
	Aveiro		global		
	Bragança	global			

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Caniçal		global		
	Corvo	global			
	Elvas				global
	Faro	global			global (Loulé)
	Flores	global			
	Funchal	global	global		
	Horta	global	global		
	Lajes das Flores		global		
	Lajes (Terceira)	global			
	Lisboa	central*	central		
	Pico	global			
	Ponta Delgada	global	global		
	Portimão		global		
	Porto	central (Sá Carneiro)	central (Leixões)	central	
	Poceirão				central
	Porto Santo	global	global		
	Praia da Vitória		global		
	Santa Maria	global			
	São Jorge	global			

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Setúbal		global		
	Sines		central		central (Grândola)
	Vila Real	global			
RO	Bacău	global			
	Baia Mare	global			
	Brăila		global	global	
	Braşov				global
	Bucureşti	central (Henri Coandă)		global (1 Decembrie) global (Glina)	central
	Calafat			central	
	Călăraşi			global	
	Cernavodă			central	
	Cluj-Napoca	global			global
	Constanţa	global	central	central	
	Craiova	global			central
	Drobeta Turnu Severin			central	
	Galaţi		central	central	
	Giurgiu			central	
	Iaşi	global			
	Medgidia			global	

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Moldova Veche			global	
	Oltenița			global	
	Oradea	global			
	Sibiu	global			
	Suceava	global			global
	Sulina		global	global	
	Timișoara	central			central
	Tulcea	global	global	global	
	Turda				global
SI	Koper		central		
	Ljubljana	central			central
	Maribor	global			global
	Portorož	global			
SK	Bratislava	central		central	central
	Komárno			central	
	Košice	global			global
	Leopoldov- Šulekovo				global
	Poprad Tatry	global			
	Žilina				central

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
FI	Eckerö		global		
	Enontekiö	global			
	Hanko		global		
	Helsinki	central (Vantaa)*	central		
	Ivalo	global			
	Joensuu	global			
	Jyväskylä	global			
	Kajaani	global			
	Kaskinen		global		
	Kemi	global (Kemi-Tornio)	global		
	Kilpilahti (Sköldvik)		global		
	Kittilä	global			
	Kokkola		global		
	Kotka-Hamina		central (Hamina) central (Kotka)		
	Kouvola				central
	Kruunupyy	global			
	Kuopio	global			
	Kuusamo	global			
	Lappeenranta	global			

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Maarianhamina	global	global		
	Oulu	global	global		
	Pietarsaari		global		
	Pori	global	global		
	Rauma		global		
	Rautaruukki/Raahe		global		
	Rovaniemi	global			
	Savonlinna	global			
	Tampere	global			global
	Turku-Naantali	central (Turku)	central (Turku) central (Naantali)		
	Vaasa	global			
SE	Äengelholm	global			
	Älmhult				global
	Arvidsjaur	global			
	Gäellivare	global			
	Gävle		global		
	Göteborg	central (Landvetter)	central	central	central
	Grisslehamn		global		
	Hagfors	global			

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Halmstad		global		
	Helsingborg		global		
	Hemavan	global			
	Jönköping	global			global
	Kalmar	global			
	Kapellskär		global		
	Karlshamn		global		
	Karlskrona		global		
	Kiruna	global			
	Köeping		global	global	
	Luleå	global	central		
	Lycksele	global			
	Malmö	central (Sturup)	central		central
	Mora	global			
	Norrköping		global		
	Nyköping	global (Stockholm Skavsta)			
	Oskarshamn		global		
	Örebro	global			central (Hallsberg)

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Östersund	global			
	Oxelösund		global		
	Pajala	global			
	Ronneby	global			
	Skellefteå	global			
	Stenungsund		global		
	Stockholm	central (Arlanda)* global (Bromma)	central (Stockholm) global (Nynäshamn)	central	central
	Strömstad		global		
	Sundsvall	global	global		
	Sveg	global			
	Trelleborg		central		central
	Umeå	global	global		
	Rosersberg				global
	Varberg		global		
	Västerås		global	global	
	Vilhelmina	global			
	Visby	global	global		
	Ystad		global		

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
UK	Aberdeen	global	global		
	Barra	global			
	Belfast	global (City) global (International)	central		
	Benbecula	global			
	Birmingham	central*			central
	Bournemouth	global			
	Bristol	central	central		
	Loch Ryan Ports		global		
	Campbeltown	global			
	Cardiff-Newport	global	central (Cardiff) central (Newport)		
	Corby				global (Eurohub)
	Cromarty Firth		global		
	Daventry				global (Intl. Rail Freight Terminal)
	Dover/Folkestone		central		
	Durham	global			
	Edinburgh	central*	central (Forth, Grangemouth, Rosyth and Leith)		
	Exeter	global			

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Felixstowe-Harwich		central (Felixstowe) central (Harwich)		
	Fishguard		global		
	Glasgow	central*	central (Clydeport, King George V dock, Hunterston and Greenock)		central (Mossend/ Coatbridge)
	Glensanda		global		
	Goole		global		
	Grimsby/Immingham		central (Grimsby and Immingham)		
	Heysham		global		
	Holyhead		global		
	Hull		global		
	Inverness	global			
	Ipswich		global		
	Islay	global			
	Kirkwall	global			
	Larne		global		
	Leeds	central (Leeds/ Bradford)			central (Leeds/ Wakefield RRT)
	Liverpool	global	central		central

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	London	central (City) central (Gatwick)* central (Heathrow)* central (Luton)* central (Stansted)*	central (London, London Gateway, Tilbury)		
	Londonderry	global	global		
	Manchester	central*	global (Manchester and Port Salford)		
	Medway		global (Thamesport, Sheerness)		
	Milford Haven		central		
	Newcastle	global			
	Newquay	global			
	Norwich	global			
	Nottingham	central (East Midlands)			
	Orkney		global		
	Plymouth		global		
	Poole		global		
	Port Salford		global		
	Port Talbot		global		
	Prestwick	global			

▼B

EM	NOM DU NOEUD	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TRR
	Ramsgate	global (Kent International)	global		
	River Hull and Humber		global		
	Scilly Isles	global			
	Scrabster		global		
	Selby				global
	Sheffield	global (Doncaster - Sheffield)			central (Doncaster RRT)
	Shetland Islands	global	global (Sullom Voe)		
	Southampton, Portsmouth	global (Southampton)	central (Southampton) global (Portsmouth)		
	Stornoway	global	global		
	Sumburgh	global			
	Teesport		central		
	Tiree	global			
	Tyne		global		
	Ullapool		global		
	Warrenpoint		global		
	Wick	global			

▼B

3. Points de passage de frontières du réseau central vers les pays voisins:

État membre de l'UE	Pays voisin	Passage de frontière (routier)	Passage de frontière (ferroviaire)
FINLANDE	RUSSIE	Vaalimaa	Vainikkala
ESTONIE	RUSSIE	Luhamaa	Koidula
LETTONIE	RUSSIE	Terehova	Zilupe
	BÉLARUS	Pāternieki	Indra
LITUANIE	RUSSIE	Kybartai	Kybartai
	BÉLARUS	Medininkai	Kena
POLOGNE	RUSSIE	Grzechotki	Braniewo
	BÉLARUS	Kukuryki	Terespol
	UKRAINE	Korczowa	Przemyśl
SLOVAQUIE	UKRAINE	Vyšné Nemecké	Čierna nad Tisou
HONGRIE	UKRAINE	Beregsurány	Záhony
	SERBIE	Röszke	Kelebia
CROATIE	SERBIE	Lipovac	Tovarnik
	BOSNIE- HERZÉGOVINE	Svilaj	Slavonski Šamac
	MONTÉNÉGRO	Karasovići	/
ROUMANIE	UKRAINE	Siret	Vicșani
	MOLDAVIE	Ungheni	Cristești Jijia
	SERBIE	Stamora Moravița	Stamora Moravița
BULGARIE	SERBIE	Kalotina	Kalotina
	ARYM	Gueshevo	Gueshevo
	TURQUIE	Svilengrad	Svilengrad
GRÈCE	ALBANIE	Kakavia	Krystallopigi
	ARYM	Evzoni	Idomeni
	TURQUIE	Kipi	Pythion

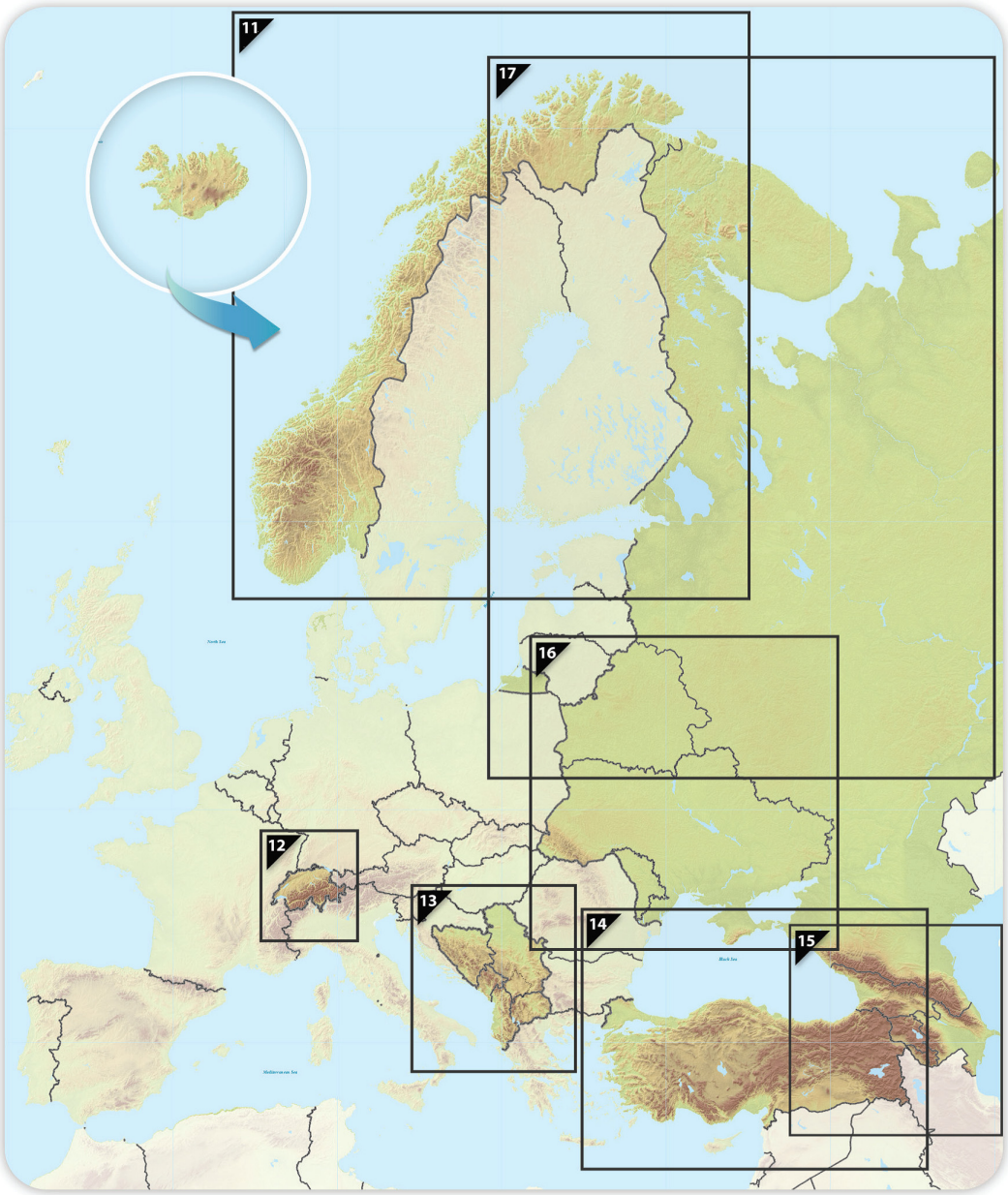
▼B

ANNEXE III

CARTES INDICATIVES DU RÉSEAU DE TRANSPORT TRANSEUROPÉEN ÉTENDU À DES PAYS TIERS SPÉCIFIQUES

Tableau de recherche de cartes pour les pays voisins

▼M1

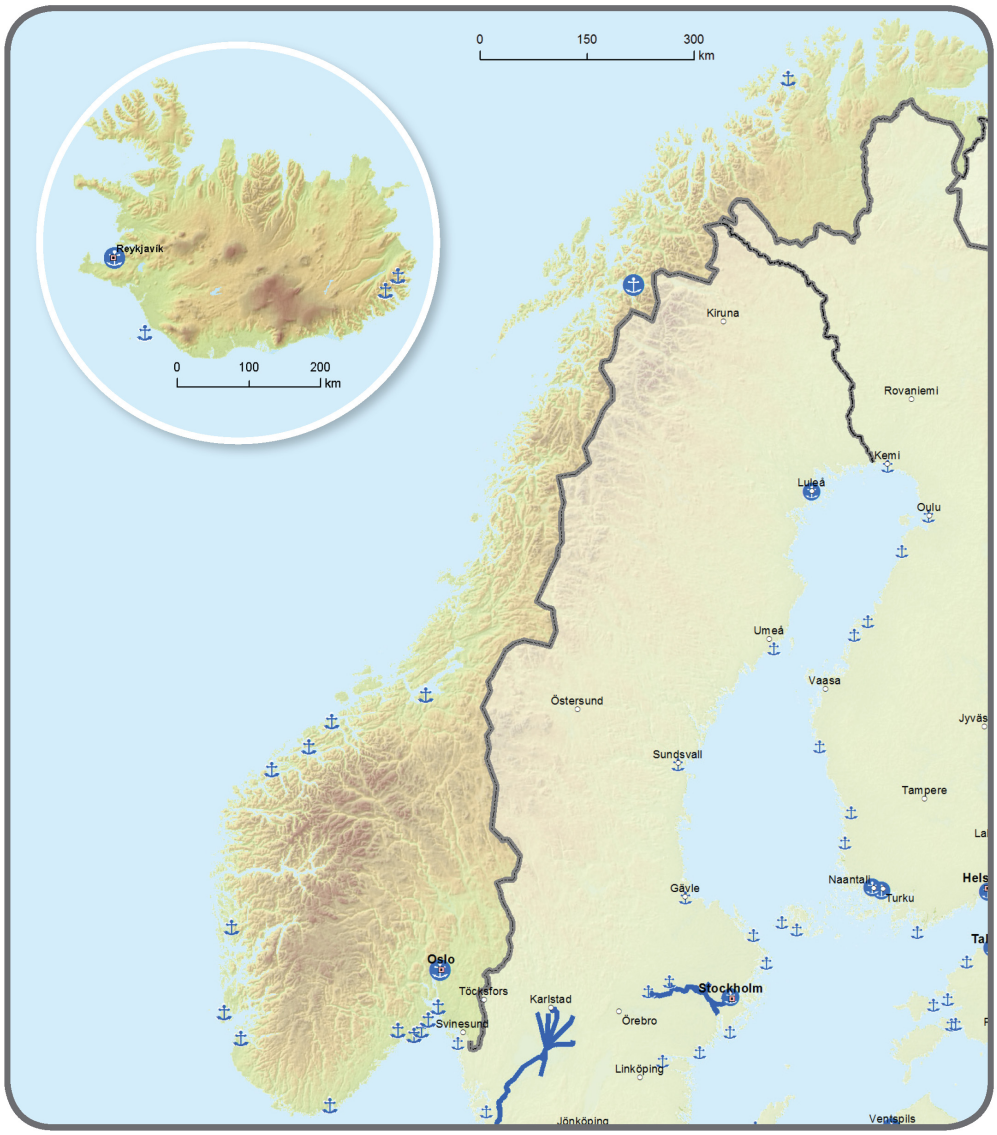


▼B

11.1. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11

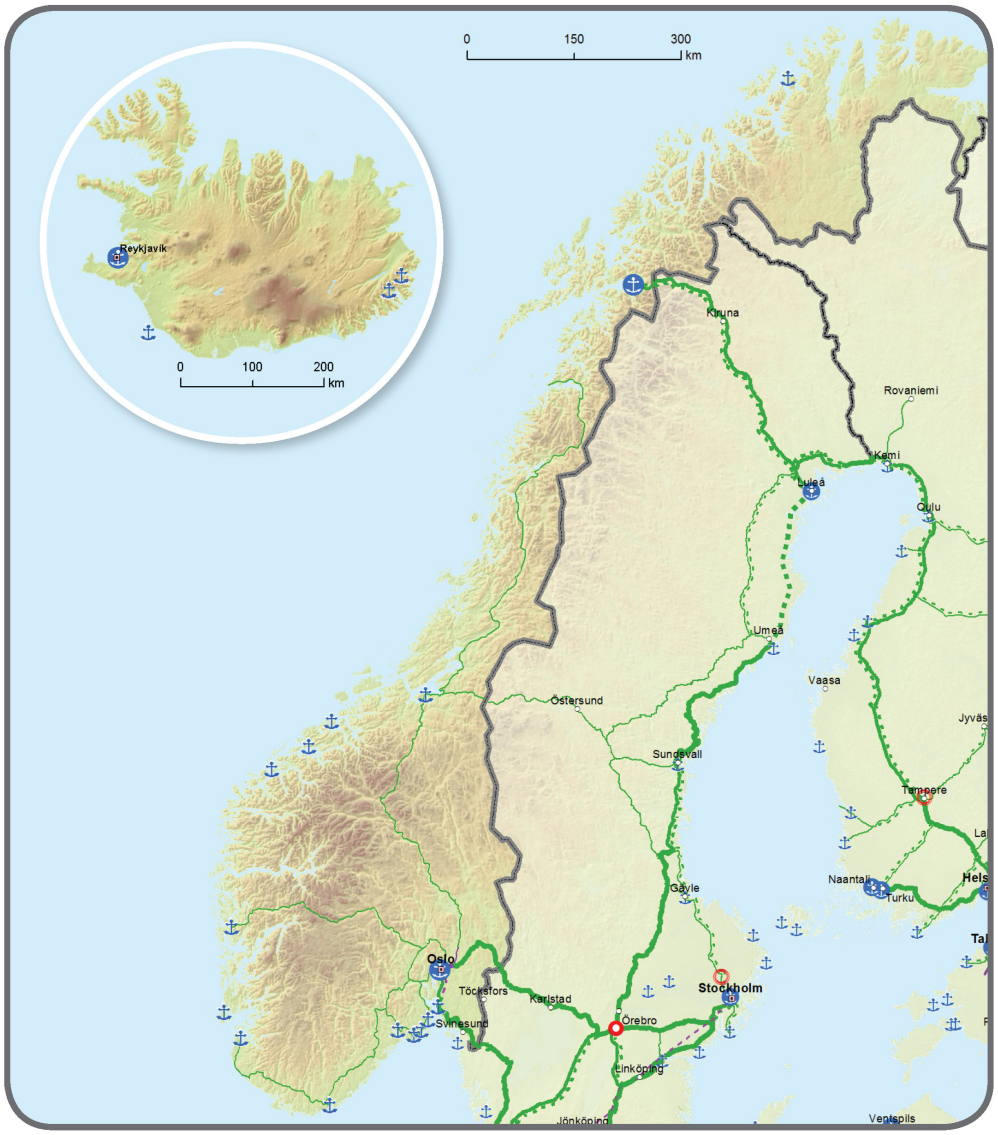


▼B

11.2. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



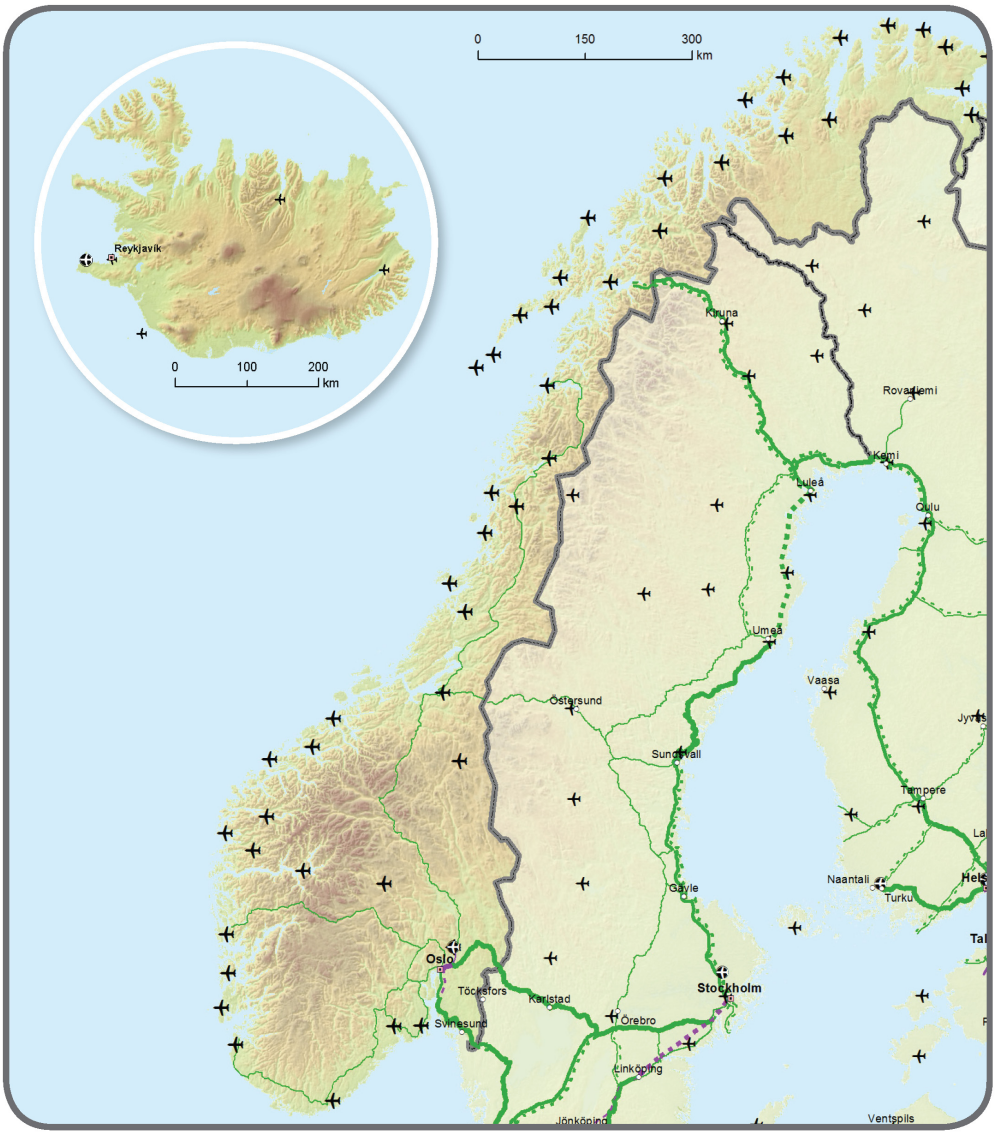
Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

11.3. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

11.4. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

Kongeriket Norge / Kongeriket Noreg - Lýðveldið Ísland

11



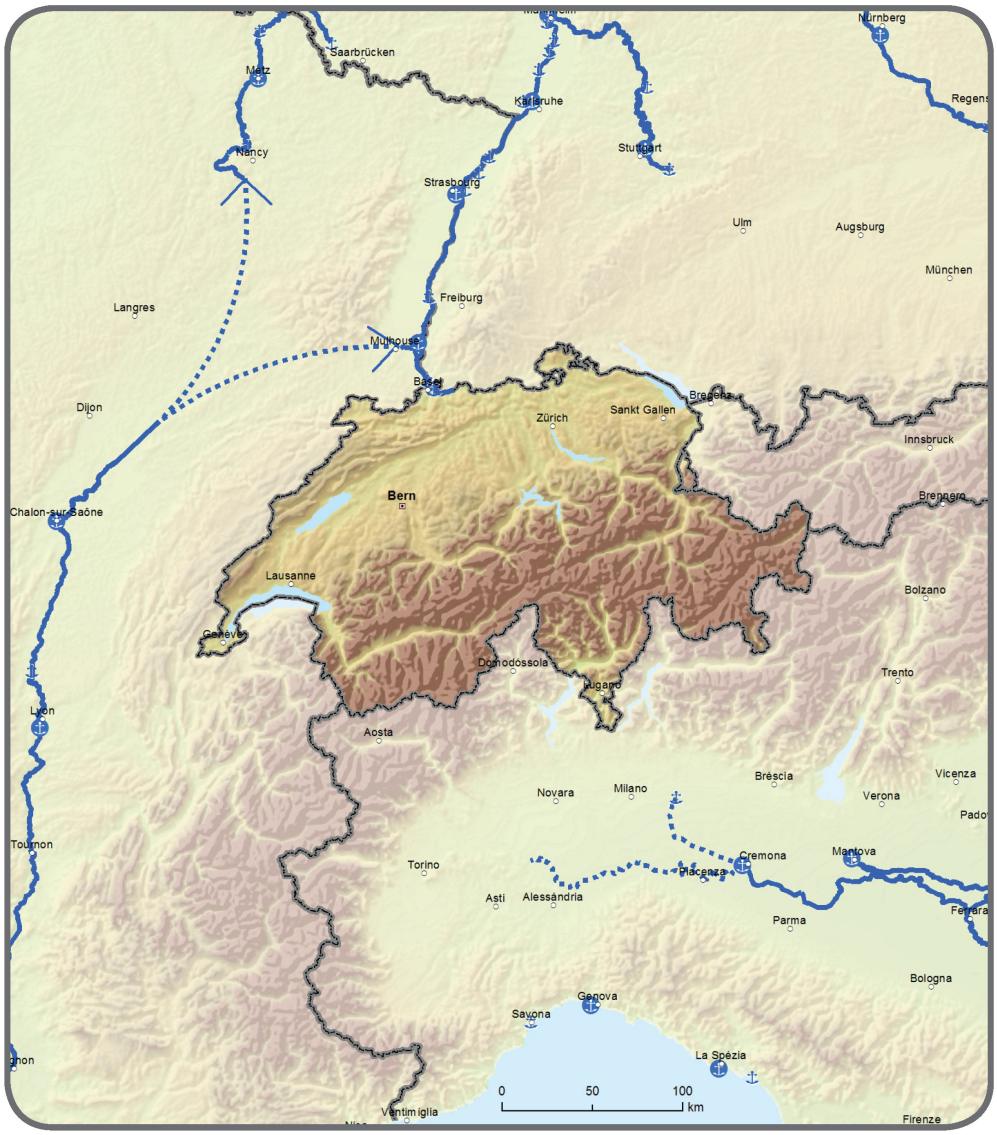
Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

12.1. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



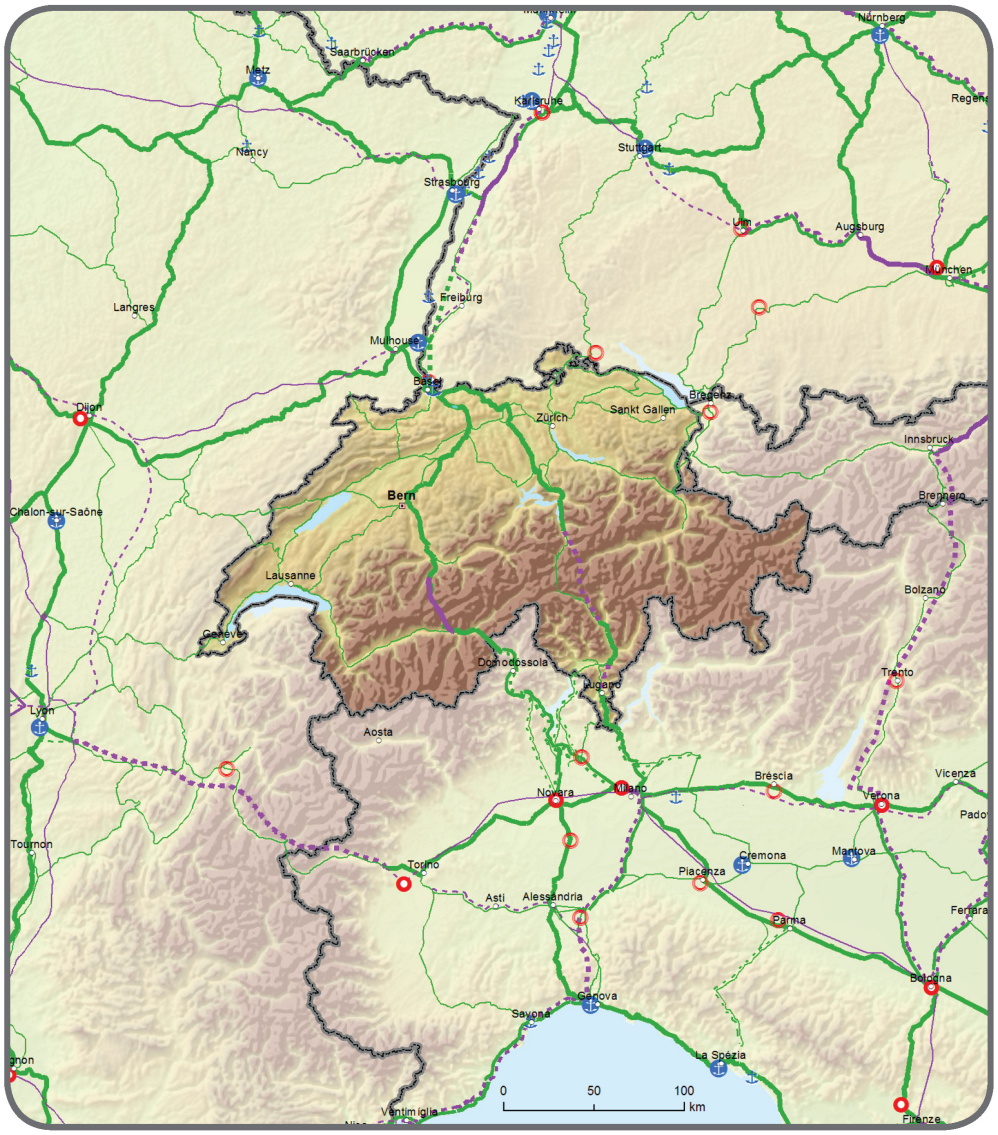
Central	Global	Central
Voies navigables / achevées		Ports
Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		

▼B

12.2. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau central: chemins de fer (fret), ports et terminaux rail-route (TRR)

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



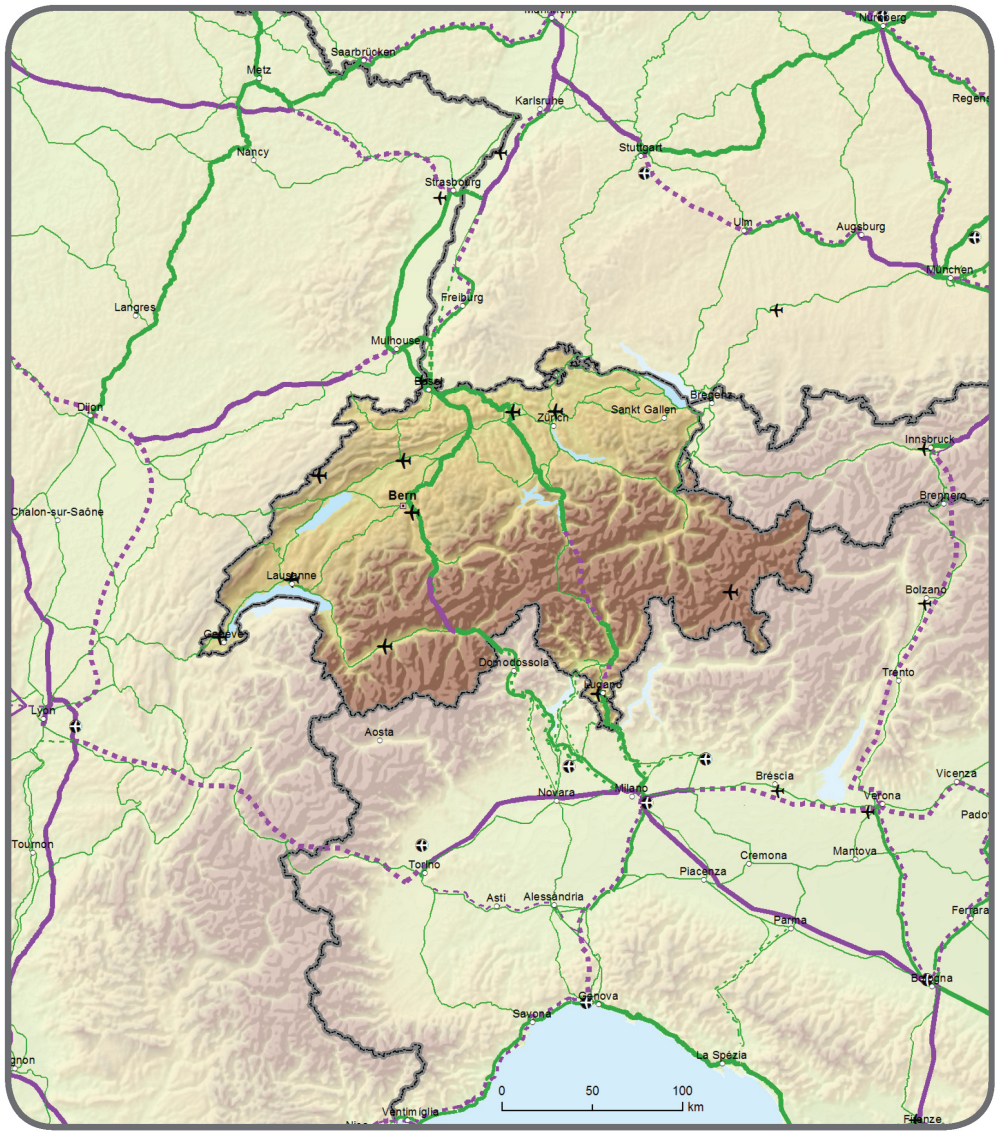
Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

12.3. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: chemins de fer et aéroports
Réseau central: chemins de fer (passagers) et aéroports

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



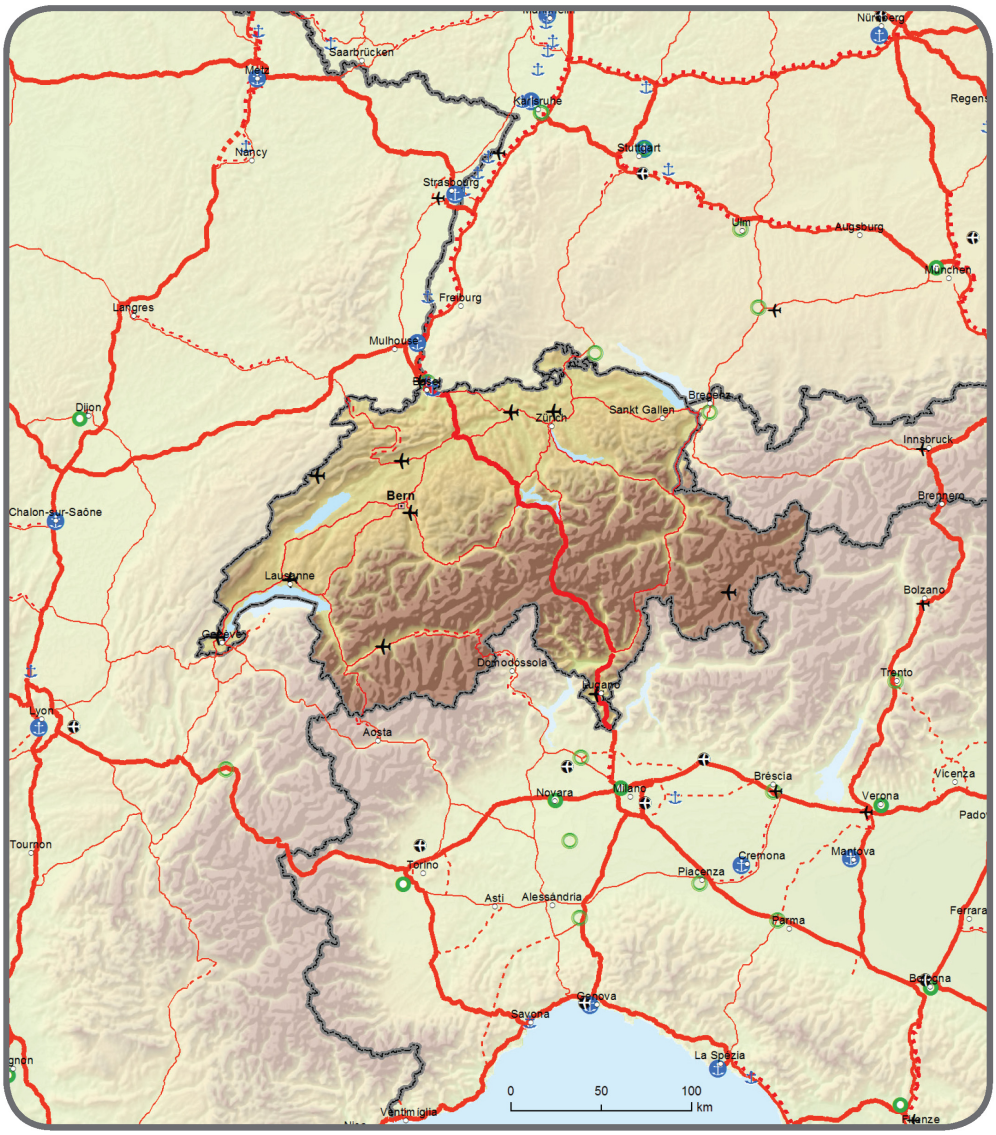
Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

12.4. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global et réseau central:
routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

Schweiz / Suisse / Svizzera / Svizra - Liechtenstein

12



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

13.1. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: voies navigables et ports

Western Balkans Region

13



Central	Global	Central
Voies navigables / achevées		Ports
Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		

▼B

13.2. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)

Western Balkans Region

13



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

13.3. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: chemins de fer et aéroports

Western Balkans Region

13



▼B

13.4. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

Western Balkans Region

13



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

▼B

14.1. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global et réseau central: voies navigables et ports

Türkiye

14



Central	Global	Central
Voies navigables / achevées		Ports
Voies navigables / à moderniser Voies navigables / planifiées		

▼B

14.2. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: chemins de fer, ports et terminaux rail-route (TRR)

Türkiye

14



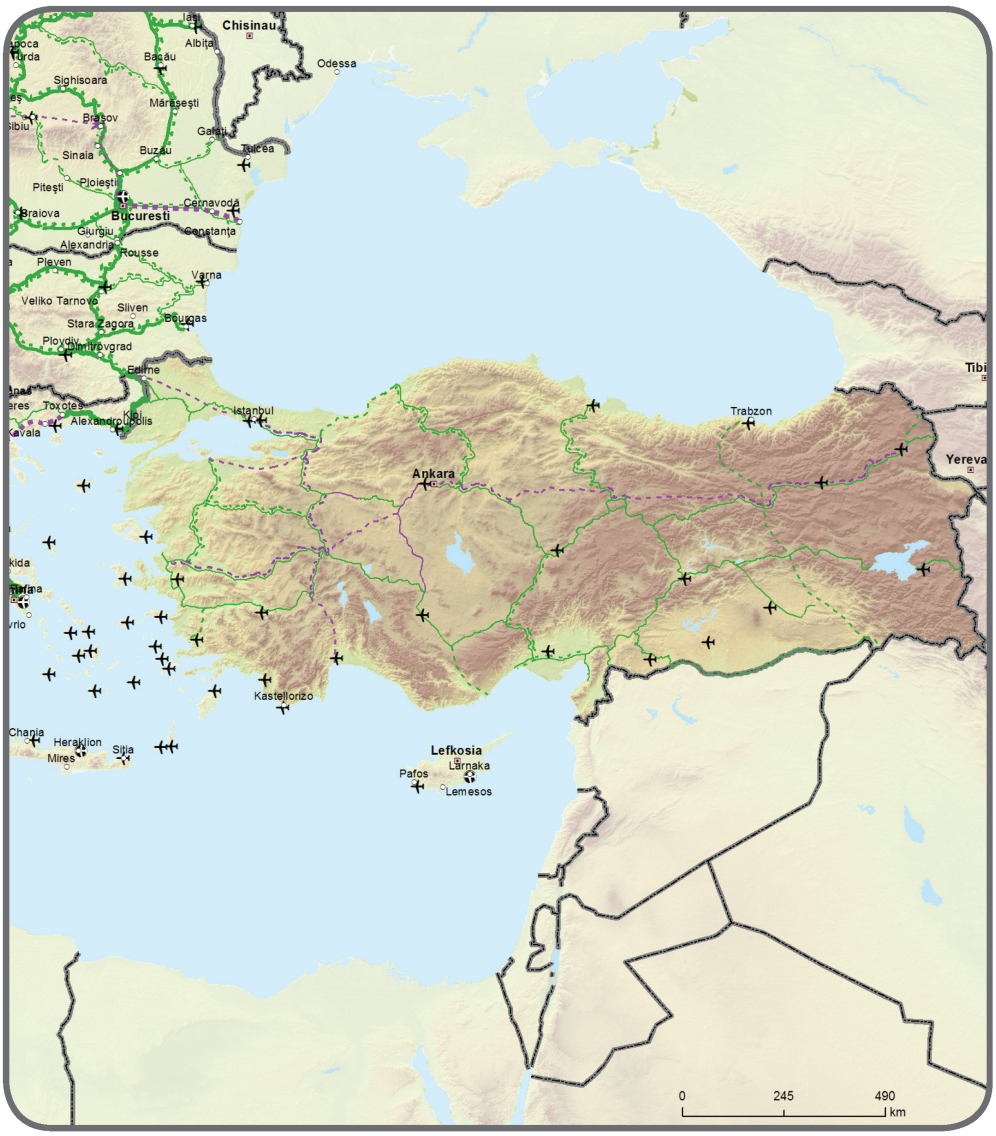
Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Ports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			TRR
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

14.3. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: chemins de fer et aéroports

Türkiye

14



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			à moderniser en chemin de fer à grande vitesse			
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			

▼B

14.4. Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

Türkiye

14



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Route / achevée			Ports			Aéroports
		Route / à moderniser			TRR			
		Route / planifiée						

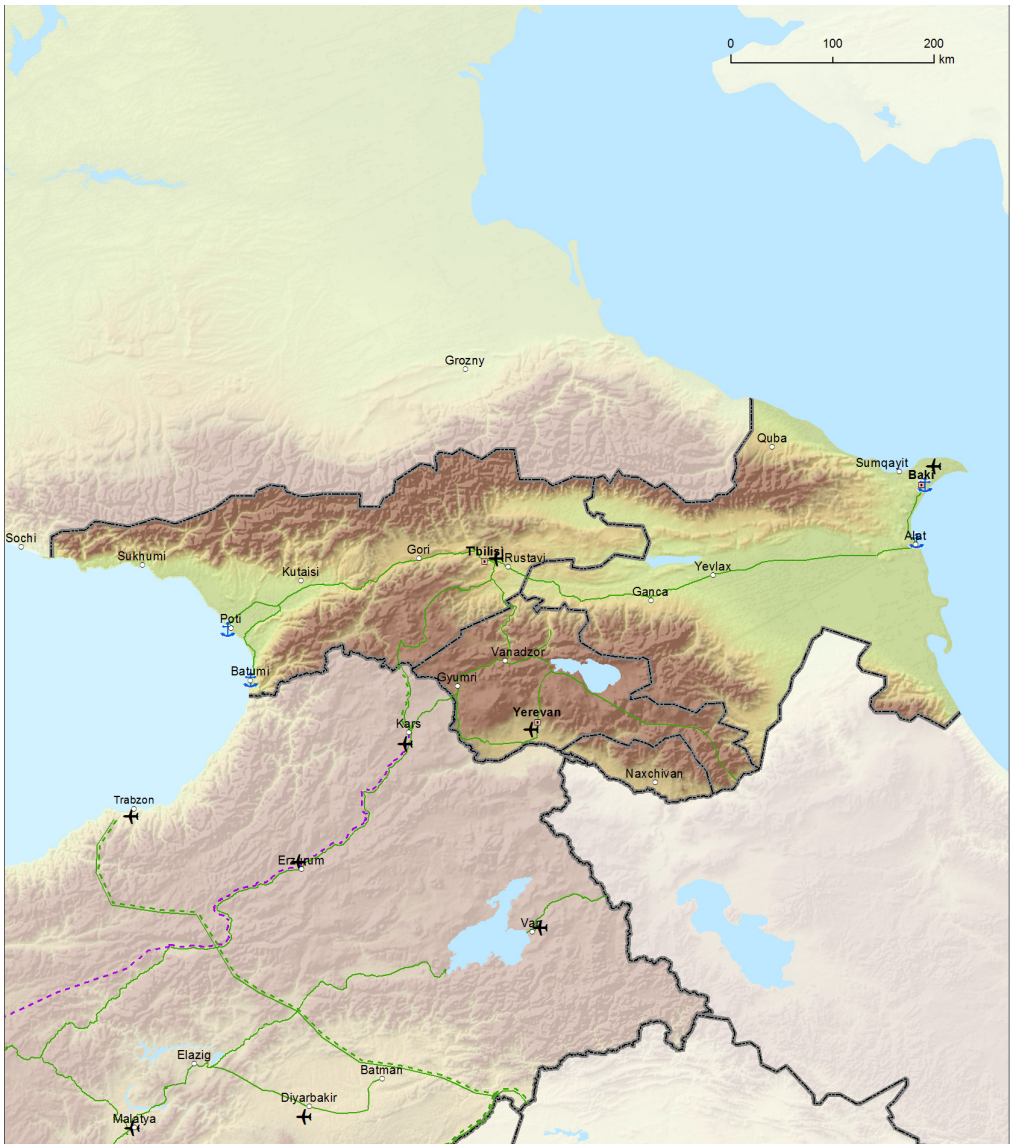
▼M1

15.1. Extension indicative aux pays voisins

Réseau global: chemins de fer, ports, terminaux rail-route et aéroports

Réseau de transport du partenariat oriental: Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie

15



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			À moderniser en chemin de fer à grande vitesse			Ports
		Conventional rail / Planned			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			TRR

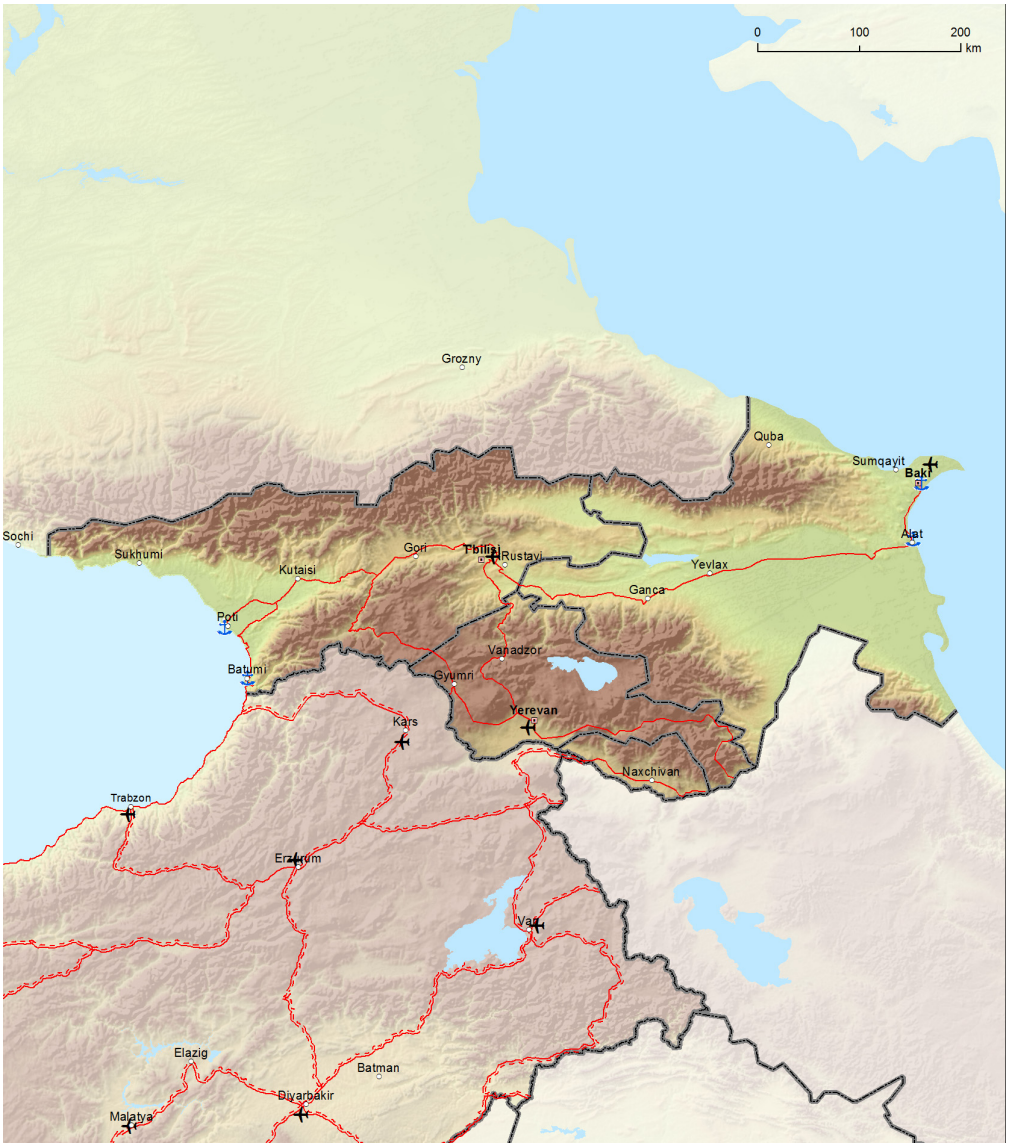
▼M1

15.2. Extension indicative aux pays voisins

Réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

Réseau de transport du partenariat oriental: Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie

15



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Routes / achevées			Ports			Aéroports
		Routes / à moderniser			TRR			
		Routes / planifiées						

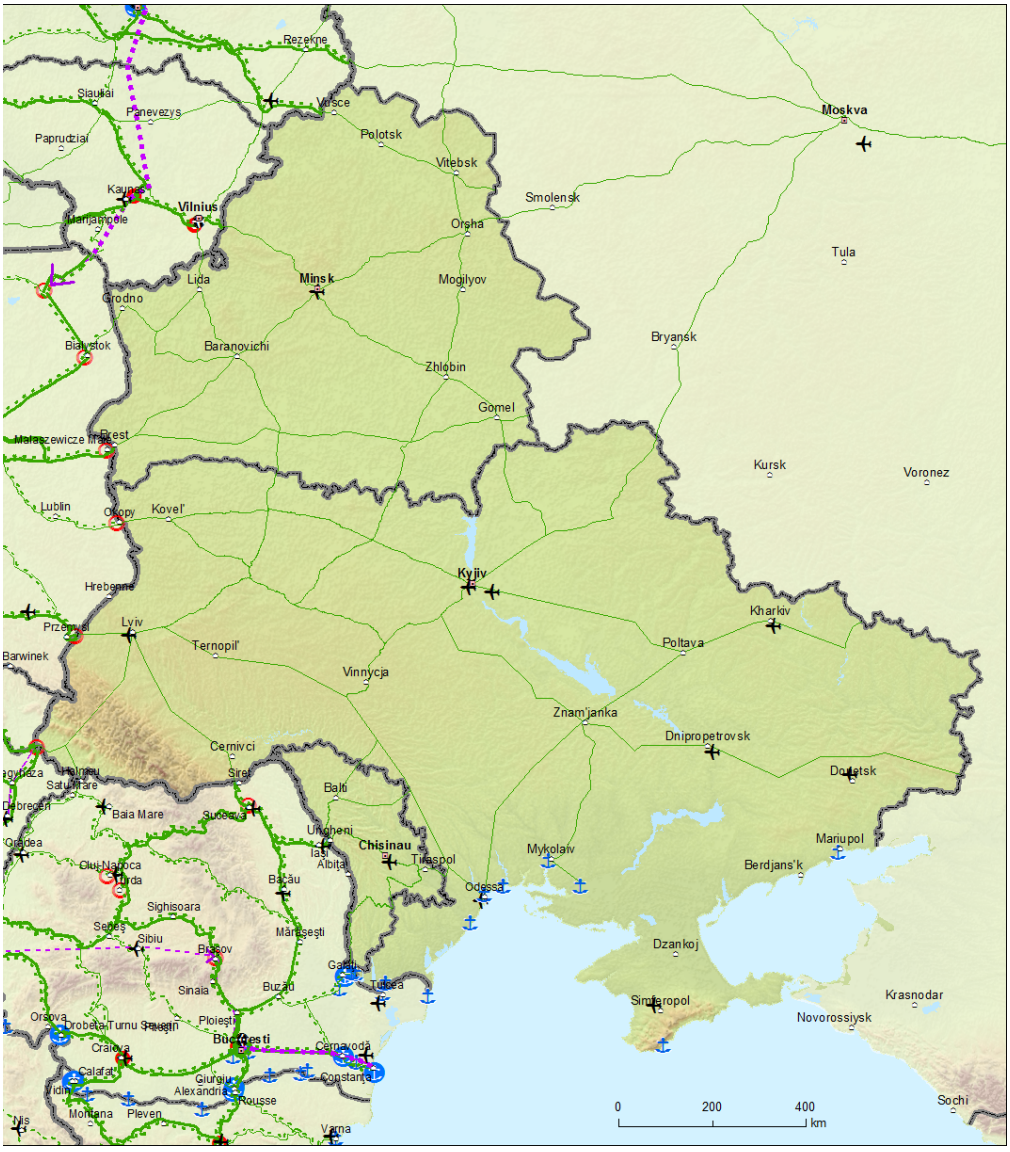
▼M1

16.1. Extension indicative aux pays voisins

Réseau global: chemins de fer, ports, terminaux rail-route et aéroports

Réseau de transport du partenariat oriental: Biélorussie, Moldavie, Ukraine

16



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			À moderniser en chemin de fer à grande vitesse			Ports
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			TRR

▼M1

16.2. Extension indicative aux pays voisins

Réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

Réseau de transport du partenariat oriental: Biélorussie, Moldavie, Ukraine

16



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Routes / achevées			Ports			Aéroports
		Routes / à moderniser			TRR			
		Routes / planifiées						

▼M1

17.1. Extension indicative aux pays voisins

Réseau global: chemin de fer, ports, terminaux rail-route et aéroports

Partenariat pour les transports et la logistique dans le cadre de la dimension septentrionale: Biélorussie, Fédération de Russie

17



Global	Central		Global	Central		Global	Central	
		Chemin de fer conventionnel / achevé			Chemin de fer à grande vitesse / achevé			Aéroports
		Chemin de fer conventionnel / à moderniser			À moderniser en chemin de fer à grande vitesse			Ports
		Chemin de fer conventionnel / planifié			Chemin de fer à grande vitesse / planifié			TRR

▼M1

17.2. Extension indicative aux pays voisins

Réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports

Partenariat pour les transports et la logistique dans le cadre de la dimension septentrionale: Biélorussie, Fédération de Russie

17



Global	Central	Global	Central	Global	Central
	Routes / achevées		Ports		Aéroports
	Route / à moderniser		TRR		
	Route / planifiée				

▼B

Déclarations de la Commission

1. "La Commission rappelle que la décision de présenter des projets pour un financement au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe est une prérogative des États membres. Cette prérogative n'est en rien affectée par les pourcentages indicatifs pour les objectifs spécifiques de transport énumérés à la partie IV de l'annexe."

2. "La Commission regrette vivement l'inclusion de l'article 18 qui introduit la procédure d'examen visée à l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 pour l'octroi d'une aide financière de l'Union aux projets ou parties de projets sélectionnés à la suite de chaque appel de propositions sur la base des programmes de travail pluriannuels ou annuels visés à l'article 17 du règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. La Commission rappelle qu'elle n'a pas proposé cette procédure dans les actes sectoriels CFP. L'objectif était de simplifier les programmes CFP au profit des bénéficiaires des financements de l'UE. L'approbation des décisions d'octroi de subvention sans examen du comité permettrait d'accélérer la procédure en réduisant le délai d'octroi aux promoteurs de projets et en évitant les formalités administratives et les coûts inutiles. En outre, la Commission rappelle que l'adoption des décisions d'octroi de subvention fait partie de ses prérogatives institutionnelles liées à l'exécution du budget et, dès lors, ces décisions ne devraient pas être prises selon la procédure de comitologie. La Commission estime en outre que cette inclusion ne peut pas servir de précédent pour d'autres instruments de financement en raison de la nature particulière des projets d'infrastructure en termes d'incidence sur le territoire des États membres."

3. "La Commission regrette que figurent à l'article 2, paragraphe 5, et à l'article 5, paragraphe 2, des références aux coûts de l'agence exécutive chargée par la Commission de la mise en œuvre de parties spécifiques du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, dans le cadre d'actions de soutien du programme. La Commission rappelle qu'elle est habilitée à décider, après une analyse coûts-bénéfices, de la création d'une agence exécutive en vue de lui confier certaines tâches relatives à la gestion d'un programme, conformément aux dispositions du règlement (CE) nº 58/2003 du Conseil. Le texte du règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe ne devrait pas primer sur le processus de l'analyse coûts-bénéfices en vue de confier des tâches à une agence exécutive pour la mise en œuvre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe. La Commission estime également que le plafond ne peut servir de précédent pour d'autres instruments de financement, en raison de la nature particulière des projets d'infrastructure géré par l'agence".