RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/6 DE LA COMMISSION

du 5 janvier 2017

relatif au plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le 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 ([1]), et notamment son article 47, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

(1) L'objectif du plan européen de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) est de garantir que les véhicules visés au point 1.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission ([2]) équipés de l'ERTMS ont progressivement accès à un nombre croissant de lignes, de ports, de terminaux et de gares de triage sans devoir être munis de systèmes de classe B, en plus de l'ERTMS. Le plan européen de déploiement de l'ERTMS établi par la décision 2012/88/UE de la Commission ([3]) devrait être adapté pour tenir compte de l'état d'avancement du déploiement de l'ERTMS dans les États membres et pour être harmonisé avec les exigences de l'article 39, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 1315/2013 et la définition des corridors du réseau central énoncée à l'article 2, point 14), du règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil ([4]). Ce plan, conjugué au plan national de mise en œuvre visé au point 7.4.4 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919, devrait procurer aux propriétaires de véhicules une visibilité suffisante pour permettre une planification appropriée de leurs activités.

(2) Un plan de déploiement pour les corridors du réseau central devrait englober les gares, les jonctions, ainsi que l'accès aux ports intérieurs et maritimes, aéroports, terminaux rail/route et composants d'infrastructure visés à l'article 11 du règlement (UE) nº 1315/2013 appartenant au réseau central, qui sont autant d'éléments essentiels pour réaliser l'interopérabilité du réseau ferroviaire européen.

(3) La stricte conformité au règlement (UE) 2016/919 est une condition préalable essentielle au déploiement de l'ERTMS. Les États membres n'ont pas encore atteint cet objectif, notamment parce qu'ils ont mis en place des solutions nationales ou spécifiques à un projet.

(4) Pour les nouveaux travaux de déploiement de l'ERTMS au sol, les États membres devraient utiliser l'ensemble de spécifications le plus récent figurant à l'annexe A du règlement (UE) 2016/919, qui corrige des erreurs et interprétations fautives de la ligne de base antérieure, conduit à des solutions techniques plus simples et garantit la compatibilité avec les unités embarquées de la ligne de base 3.

(5) Dès lors que les règles de mise en œuvre des équipements au sol complètent les règles de mise en œuvre de l'équipement embarqué définies dans le règlement (UE) 2016/919, il est nécessaire d'harmoniser le plan européen de déploiement de l'ERTMS avec les spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» énoncées dans ledit règlement.

(6) Le déploiement de l'ERTMS sur les tronçons transfrontaliers pouvant poser de grandes difficultés techniques, il devrait faire l'objet d'une intervention prioritaire de l'Union, des États membres et des gestionnaires de l'infrastructure concernés. Les corridors de fret ferroviaire au sens du règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ([5]) pourraient également jouer un rôle décisif dans le déploiement de l'ERTMS sur les tronçons transfrontaliers, notamment par la mise en œuvre de solutions coordonnées.

([1]) JO L 348 du 20.12.2013, p. 1.
([2]) Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 158 du 15.6.2016, p. 1).
([3]) Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes contrôle-commande et signalisation (JO L 51 du 23.2.2012, p. 1).
([4]) 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 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).
([5]) 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).

(7) La synchronisation du déploiement transfrontalier jouant un rôle important dans le modèle commercial des entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure devraient signer un accord garantissant la coordination des solutions techniques et des dates de déploiement. En cas de désaccord, la Commission peut apporter son soutien pour la recherche de solutions.

(8) Pour permettre le suivi des progrès réalisés dans le déploiement de l'ERTMS sur les corridors du réseau central, les États membres devraient notifier la mise en œuvre en temps utile de leurs sections à la Commission par le truchement du système TENtec et du registre européen des infrastructures. Un report des dates prévues peut être accordé à la demande de l'État membre et uniquement dans des circonstances exceptionnelles.

(9) La révision du règlement (UE) nº 1316/2013 pourrait avoir des répercussions sur le tracé des corridors du réseau central. Le présent règlement devrait être réexaminé en conséquence. Il fixe les dates de mise en œuvre des sections de corridor sur lesquelles l'ERTMS peut être mis en service au plus tard en 2023. Toutes les dates postérieures à 2023 feront l'objet d'un réexamen au plus tard le 31 décembre 2023 par rapport à l'horizon temporel défini par le règlement (UE) nº 1315/2013 afin de conserver un calendrier de mise en œuvre réaliste et de déterminer les possibilités d'avancer certaines dates de mise en œuvre.

(10) À partir de la date d'application du présent règlement, qui constitue un acte d'exécution au sens de l'article 13 du règlement (UE) 2016/919, les points 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 et 7.3.5 de l'annexe III de la décision 2012/88/UE cesseront de s'appliquer. Toutefois, le point 7.3.2.3 ne devrait pas relever du présent règlement car il excède le champ d'application de sa base juridique. Par conséquent, le point 7.3.2.3 de l'annexe III de la décision 2012/88/UE devrait continuer de s'appliquer jusqu'à l'adoption d'un nouvel acte d'exécution.

(11) En ce qui concerne les lignes à grande vitesse situées sur les corridors du réseau central visés par le présent règlement, si l'une des conditions fixées à l'annexe III, point 7.3.2.3, de la décision 2012/88/UE est remplie avant la date prévue pour le même tronçon à l'annexe I, les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire devraient équiper ce dernier de l'ERTMS au sol selon les modalités prévues par cette disposition.

(12) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 52 du règlement (UE) nº 1315/2013,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement fixe le calendrier de déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) sur les corridors du réseau central tel que prévu à l'annexe I.

2. Le présent règlement ne s'applique pas à la mise en œuvre de l'ERTMS à bord visée à l'annexe III, point 7.3.3, de la décision 2012/88/UE.

Article 2

Règles spécifiques de mise en œuvre concernant les installations au sol pour l'ETCS

1. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire équipent les corridors du réseau central de l'ERTMS et mettent en service l'ERTMS sur ces corridors au plus tard aux dates fixées dans l'annexe I du présent règlement, y compris dans les gares et jonctions ferroviaires. La liaison ferroviaire avec les éléments énumérés à l'annexe II du règlement (UE) nº 1315/2013 et avec les composants d'infrastructure visés à l'article 11 du règlement (UE) nº 1315/2013 qui sont situés sur le corridor du réseau central est équipée et mise en service à la date indiquée pour le tronçon concerné du corridor du réseau central.

Le déploiement s'effectue dans le respect de l'article 1er, paragraphe 4, de l'article 7, paragraphe 2, point c), et de l'article 39, paragraphe 3, du règlement (UE) nº 1315/2013.

2. Un corridor du réseau central est réputé équipé de l'ERTMS lorsque la mise en service de ce dernier est autorisée en application de l'article 15 de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]) ou de l'article 18 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ([2]), permettant une circulation des passagers et des marchandises dans les deux sens, notamment en cas de travaux ou de perturbations, et, dans la mesure où cela est nécessaire pour l'exploitation de véhicules équipés du seul ERTMS, sur les voies de service.

3. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, agissant en coopération, s'efforcent d'installer et de mettre en service l'ERTMS sur les tronçons transfrontaliers de manière simultanée et techniquement cohérente. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, après avoir consulté les entreprises ferroviaires concernées, signent un accord relatif aux aspects techniques et opérationnels du déploiement pour chaque tronçon transfrontalier. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire concluent cet accord au plus tard un an avant la première des dates de déploiement applicables au tronçon transfrontalier concerné. Cet accord comprend des dispositions transitoires pour tenir compte des impératifs liés à l'activité transfrontalière des entreprises ferroviaires. En cas de désaccord, les États membres concernés engagent un dialogue actif afin de trouver des solutions communes qui soient convergentes. Ils peuvent demander assistance à la Commission. Les États membres notifient ces accords à la Commission au plus tard un mois après leur conclusion.

4. Les dates d'achèvement prévues dans les accords relatifs à des projets cofinancés par l'Union qui sont antérieures aux dates prévues à l'annexe I prévalent sur ces dernières.

5. Les États membres peuvent décider de conserver les systèmes de classe B existants, tels que définis au point 2.2 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919. Cependant, au plus tard aux dates indiquées à l'annexe I, les véhicules visés au point 1.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 qui sont équipés de l'ERTMS dans une version compatible avec l'équipement au sol peuvent accéder à ces lignes et aux composants d'infrastructure visés à l'article 11 du règlement (UE) nº 1315/2013 sans qu'ils soient tenus d'être munis d'un système de classe B.

Article 3

Notifications

1. Dès que l'ERTMS est mis en service sur une section de corridor du réseau central, l'État membre concerné en informe la Commission dans un délai d'un mois, par l'intermédiaire des systèmes établis en vertu de l'article 49, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 1315/2013 et de l'article 5, paragraphe 1, de la décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission ([3]).

2. Les États membres notifient à la Commission tout retard dans la mise en service de l'ERTMS sur une section donnée d'un corridor du réseau central à équiper. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire informent en conséquence les États membres de ces retards.

3. Lorsqu'il notifie les retards visés au paragraphe 2, l'État membre concerné transmet à la Commission un fichier contenant une description technique du projet et indiquant une nouvelle date pour la mise en service de l'ERTMS. Le fichier indique quelles sont les causes du retard et quelles sont les mesures correctives prises par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

4. Si le retard résulte d'une circonstance exceptionnelle, la Commission peut accepter de reporter la date en question de trois ans au maximum. Si un report est accordé, l'État membre apporte les modifications nécessaires à son plan national de mise en œuvre tel que visé au point 7.4.4 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 dans un délai d'un mois après l'octroi de ce report.

Une circonstance exceptionnelle au sens du premier alinéa est une circonstance résultant de la phase de planification et se rapportant à des observations géologiques spécifiques, à la protection de l'environnement ou des espèces, à des découvertes archéologiques, à des procédures d'autorisation, à la mise en œuvre d'une évaluation des incidences sur l'environnement en application de la directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil ([4]), ou une circonstance résultant des phases de construction et d'autorisation qui échappent à la compétence du promoteur de projet et n'entrent pas dans la catégorie des risques habituels qui doivent être pris en charge au niveau de la gestion du projet dans ce type de projets.

([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 (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

([3]) Décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission du 26 novembre 2014 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2011/633/UE (JO L 356 du 12.12.2014, p. 489).

([4]) Directive 2014/52/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 modifiant la directive 2011/92/UE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 124 du 25.4.2014, p. 1).

5. Si un acte législatif modifie de manière incompatible les spécifications de l'ERTMS énoncées dans le règlement (UE) 2016/919, les États membres fournissent à la Commission une analyse des incidences de l'application de la référence juridique modifiée sur leur réseau et sur la planification de l'ERTMS, sans retard déraisonnable mais au plus tard en concomitance avec l'avis formel du comité visé à l'article 51 de la directive (UE) 2016/797. S'il peut être démontré que les modifications ont une incidence directe sur le coût ou le calendrier de certaines mises en œuvre, l'annexe I est adaptée en conséquence.

Article 4

Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2023, la Commission, après consultation des États membres et avec l'assistance du coordonnateur européen de l'ERTMS visé à l'article 45 du règlement (UE) nº 1315/2013, procède au réexamen des dates postérieures au 1er janvier 2024 fixées à l'annexe I du présent règlement.

Article 5

Références

Les références à l'annexe III de la décision 2012/88/UE s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 6

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 26 janvier 2017.

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

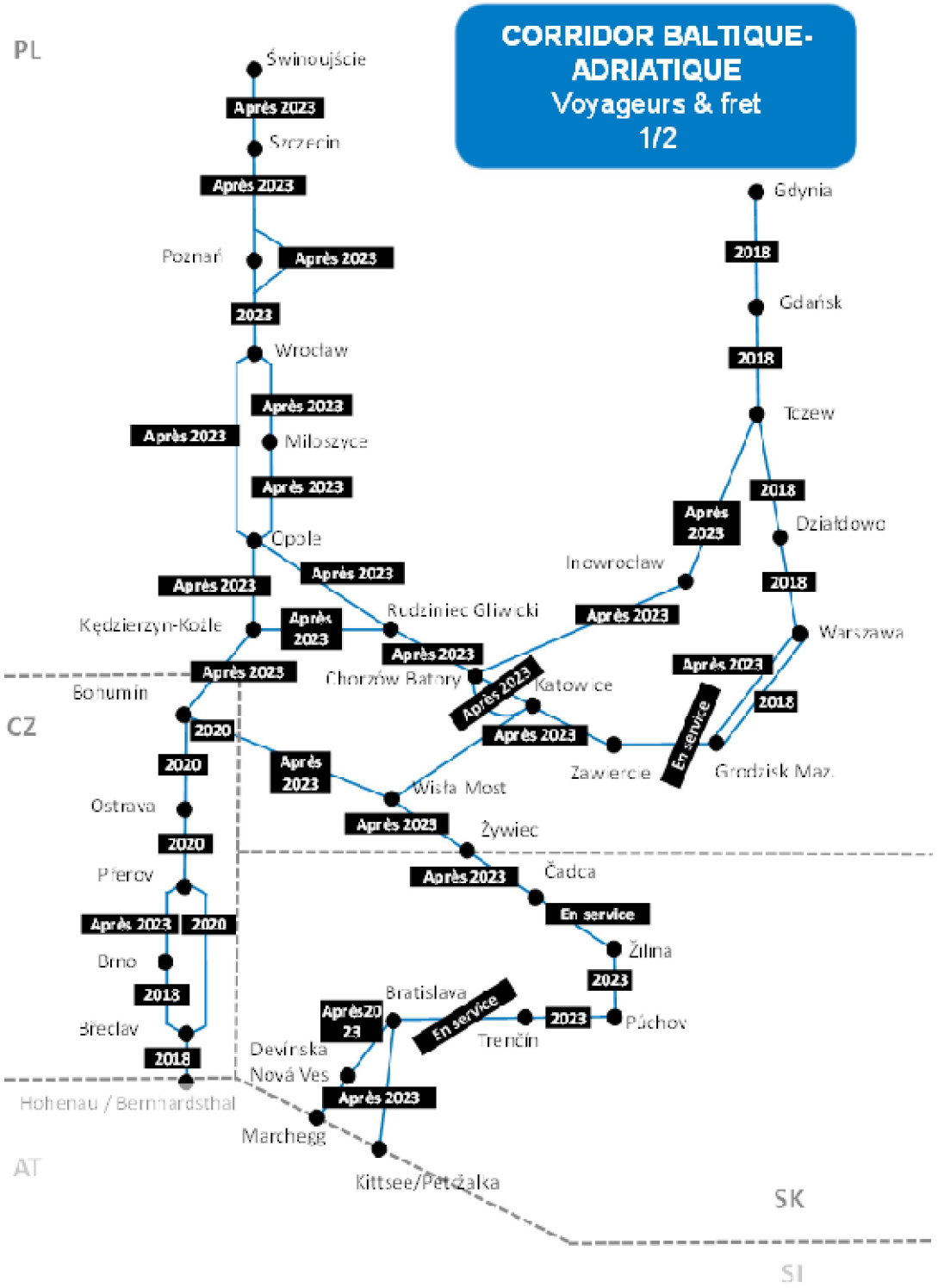
Fait à Bruxelles, le 5 janvier 2017.

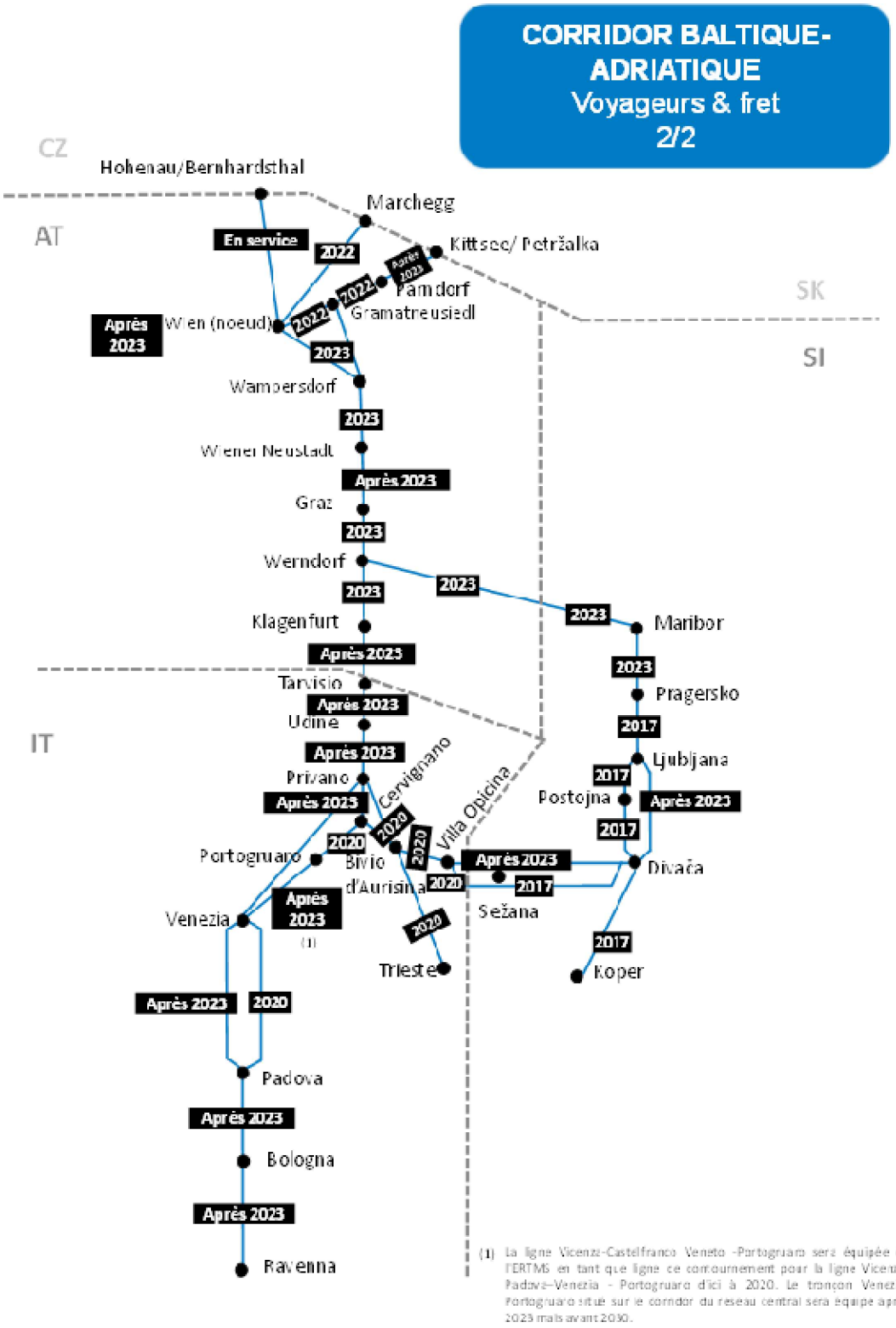
Par la Commission

Le président

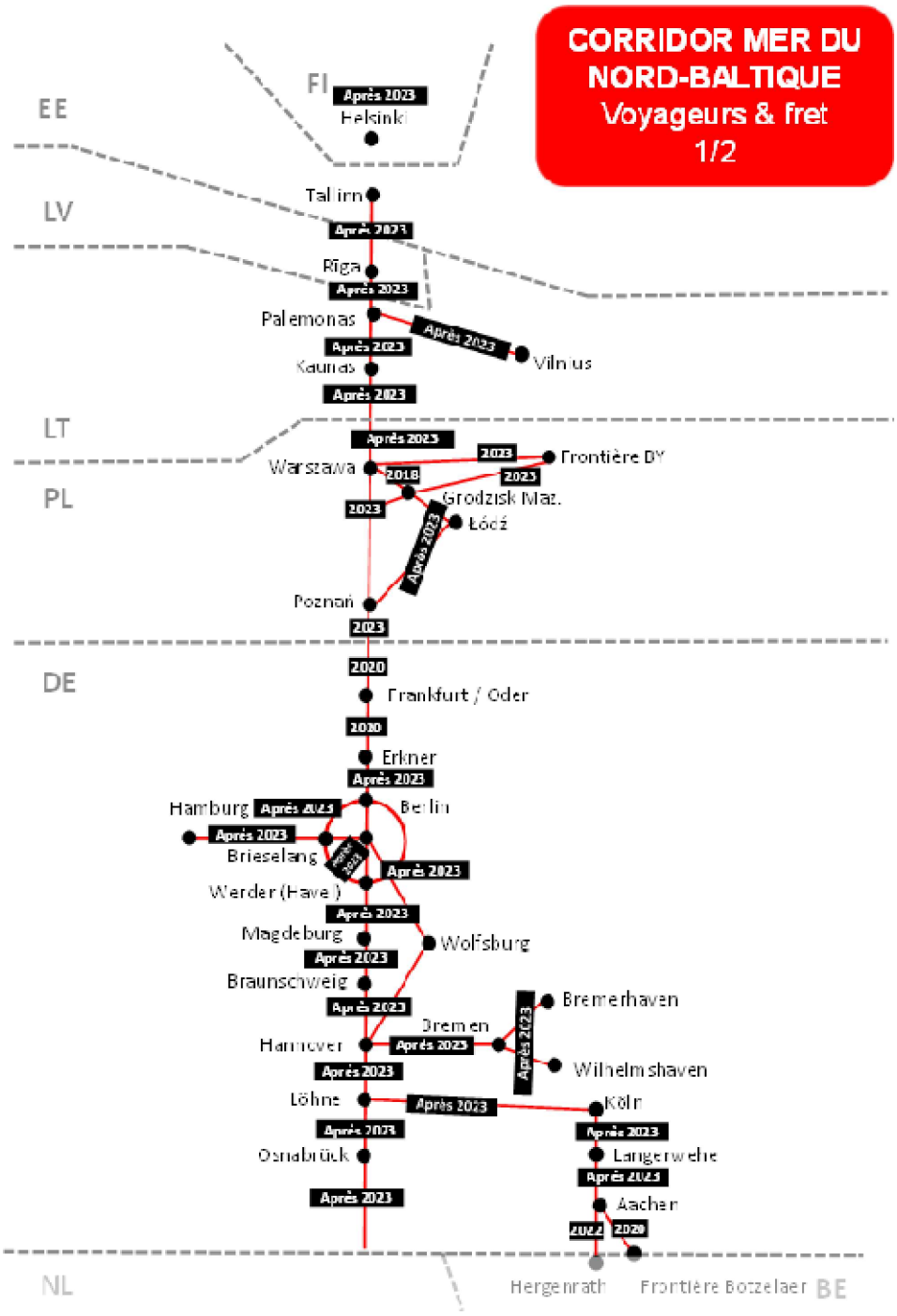
Jean-Claude JUNCKER

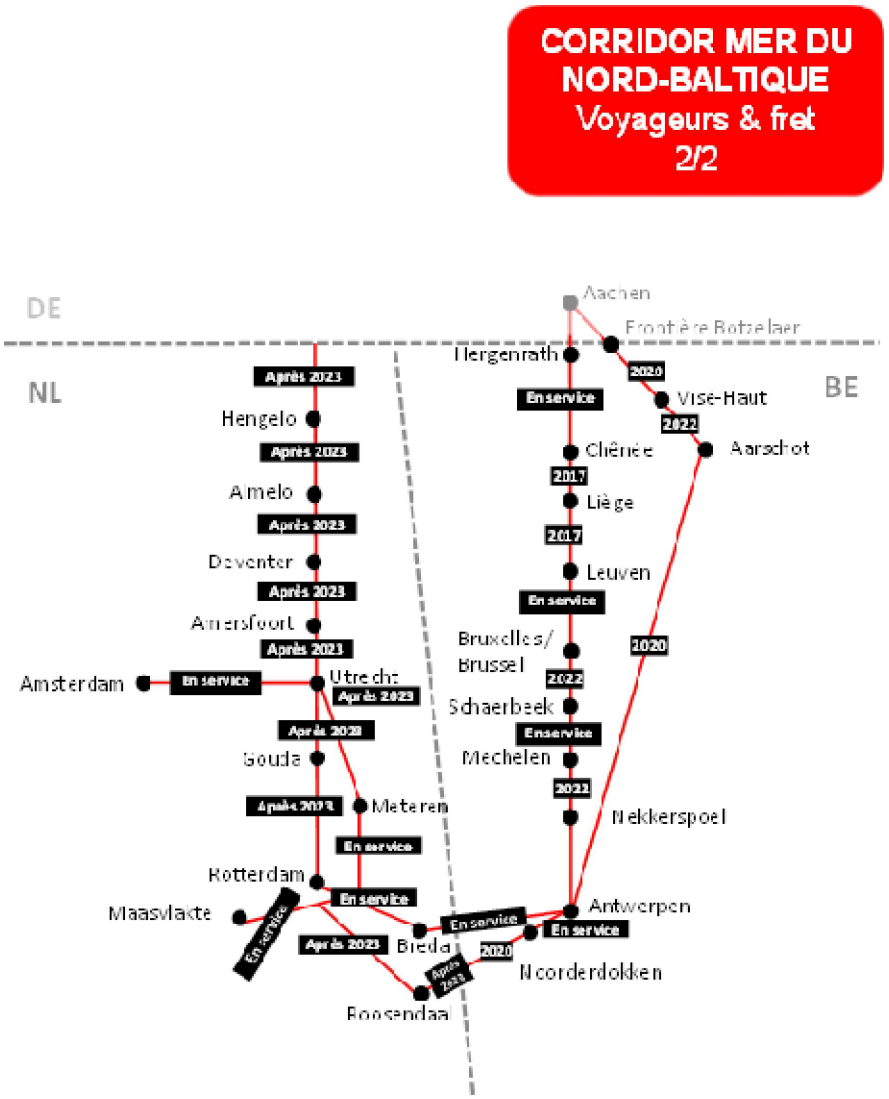
ANNEXE I

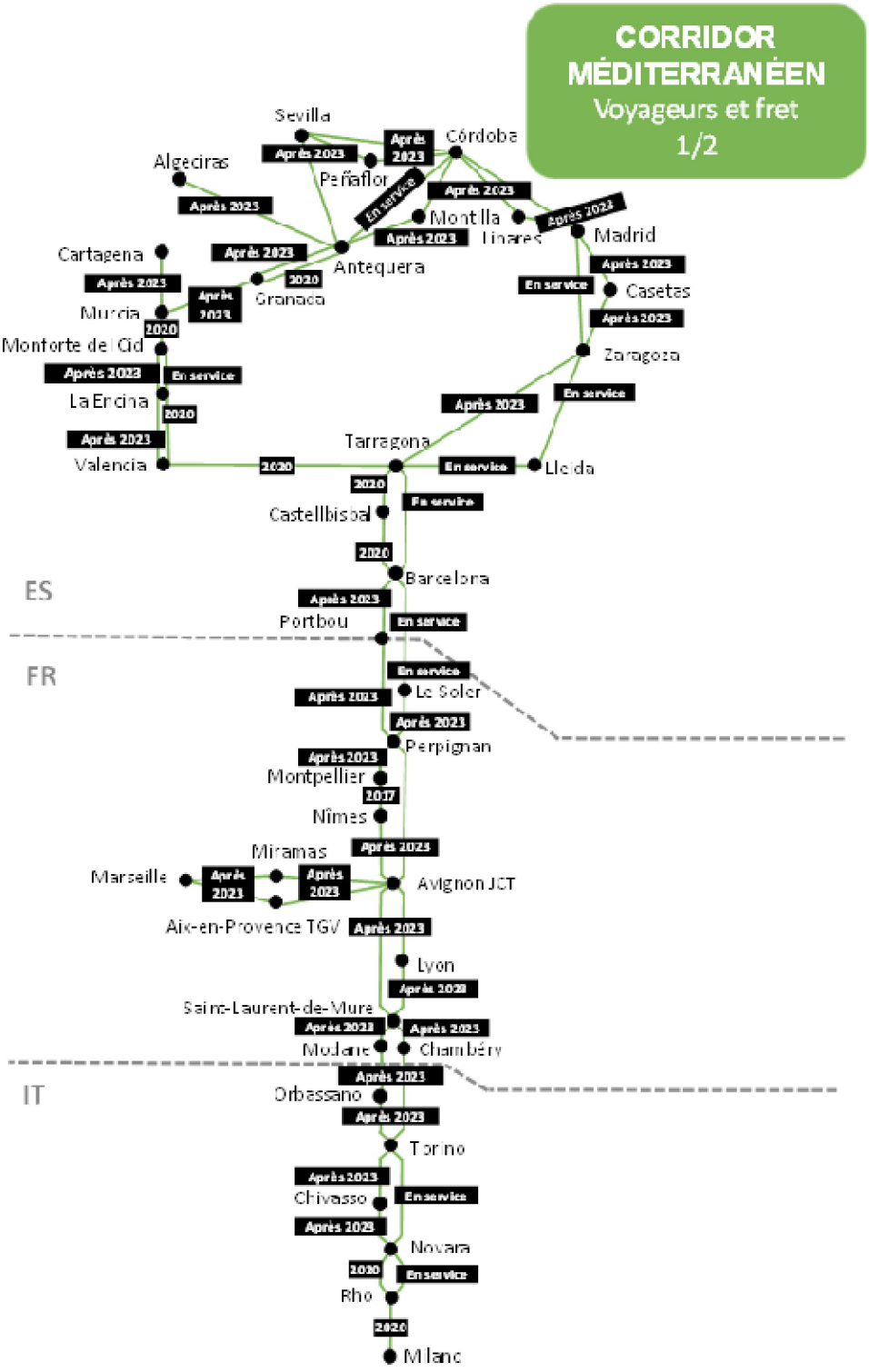

CORRIDOR BALTIQUE-ADRIATIQUE
Voyageurs & fret
1/2
PL
Świnoujście
Après 2023
Szczecin
Après 2023
Poznań
Après 2023
2023
Wrocław
Après 2023
Après 2023
Miłoszyce
Après 2023
Opole
Après 2023
Après 2023
Kędzierzyn-Koźle
Après 2023
Rudziniec Gliwicki
Après 2023
Après 2023
Chorzów Batory
Bohumín
CZ
2020
2020
Ostrava
2020
Přerov
Après 2023
2020
Brno
2018
Břeclav
2018
Hohenau / Bernhardsthal
AT
Gdynia
2018
Gdańsk
2018
Tczew
2018
Après 2023
Działdowo
Inowrocław
2018
Après 2023
Warszawa
Katowice
Après 2023
2018
Après 2023
En service
Zawiercie
Grodzisk Maz.
Après 2023
Wisła Most
Après 2023
Żywiec
Après 2023
Čadca
En service
Žilina
2023
Bratislava
Après 2023
En service
2023
Púchov
Trenčín
Devínska
Nová Ves
Après 2023
Marchegg
Kittsee/Petržalka
SK
SI

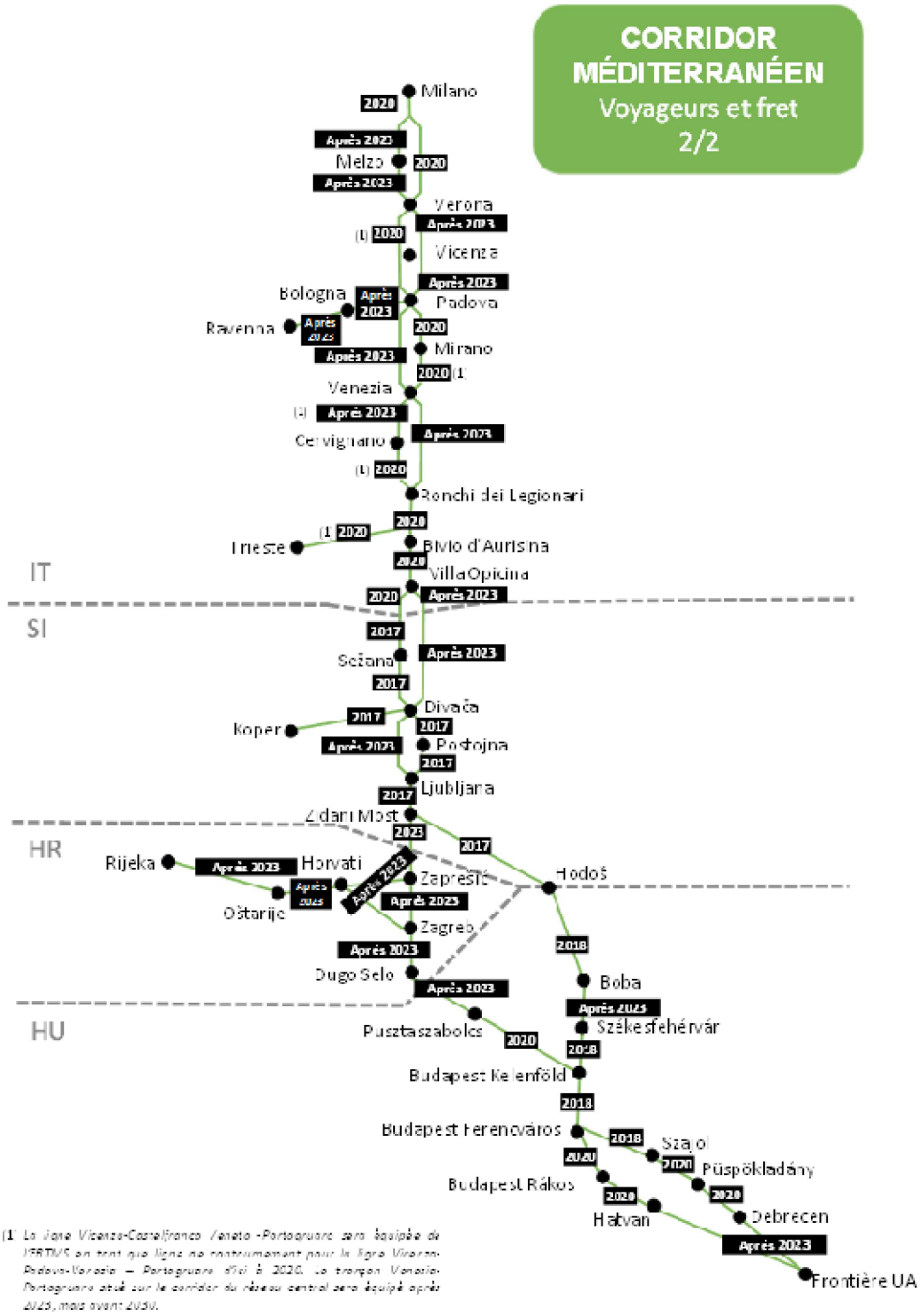


(1) La ligne Vicenza-Castelfranco Veneto -Portogruaro sera équipée de l'ERTMS en tant que ligne de contournement pour la ligne Vicenza-Padova–Venezia - Portogruaro d'ici à 2020. Le tronçon Venezia-Portogruaro situé sur le corridor du réseau central sera équipé après 2023 mais avant 2030.

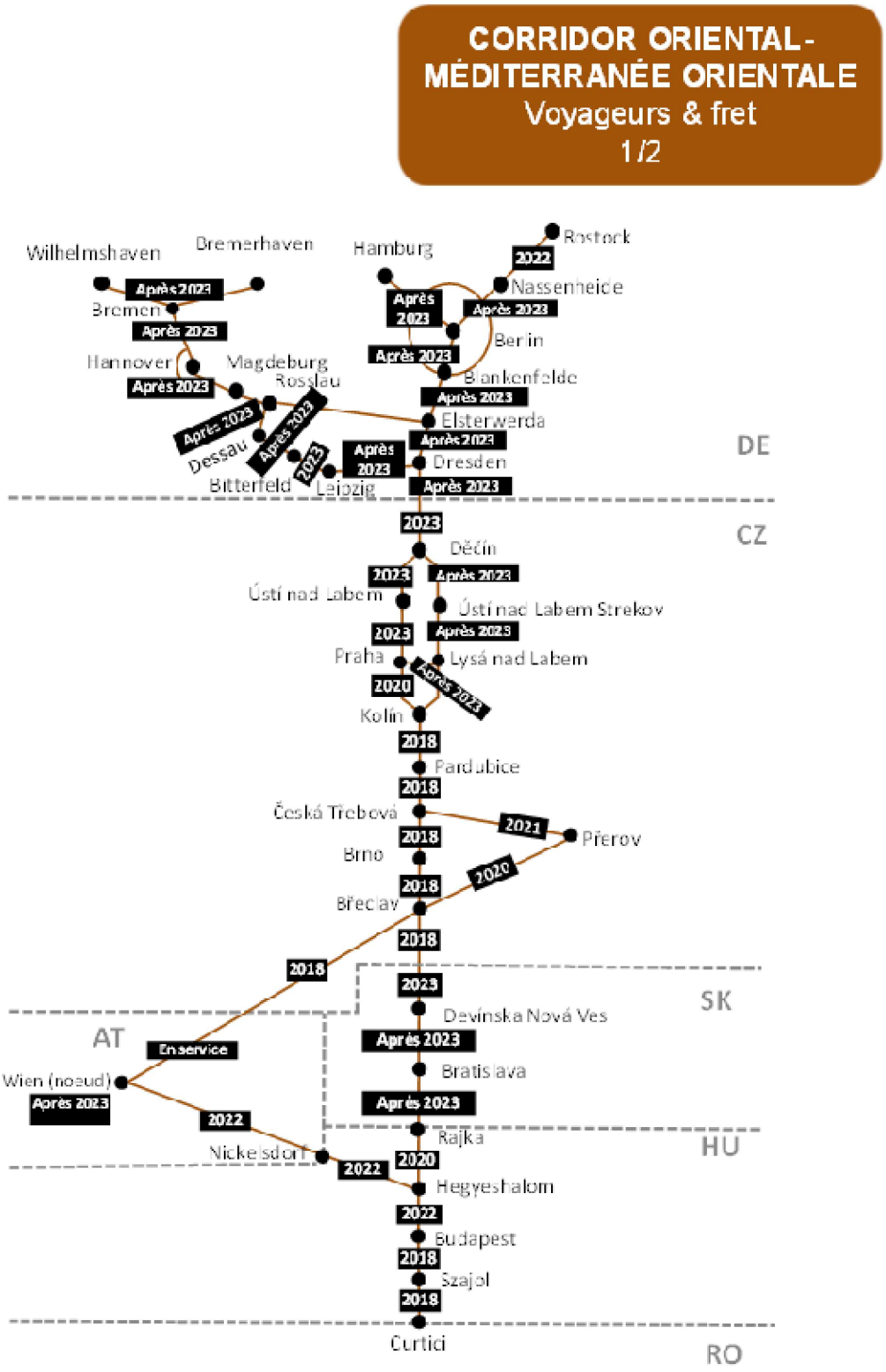

CORRIDOR MER DU NORD-BALTIQUE
Voyageurs & fret
1/2
FI
EE
LV
LT
PL
DE
NL
BE
Helsinki
Tallinn
Rīga
Palemonas
Kaunas
Vilnius
Warszawa
Frontière DY
Grodzisk Maz.
Łódź
Poznań
Frankfurt / Oder
Erkner
Berlin
Hamburg
Brieselang
Werder (Havel)
Magdeburg
Wolfsburg
Braunschweig
Hannover
Bremen
Bremerhaven
Wilhelmshaven
Löhne
Köln
Osnabrück
Langerwehe
Aachen
Hergenrath
Frontière Bozelaer
Après 2023
2023
2018
2025
2020

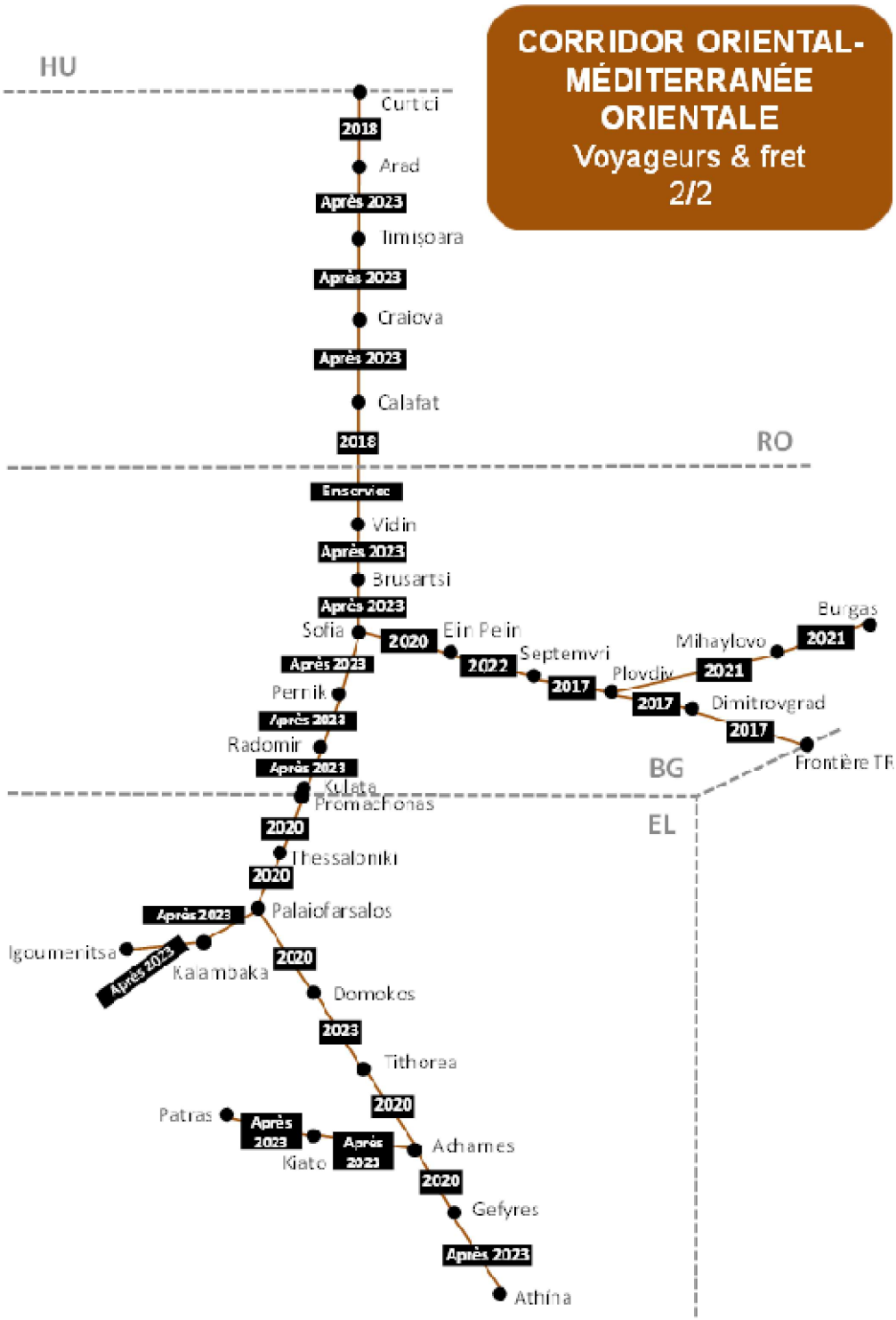

CORRIDOR MER DU NORD-BALTIQUE
Voyageurs & fret
2/2
DE
NL
BE
Aachen
Frontière Botzelaer
Hergenrath
Visé-Haut
Aarschot
Chênée
Liège
Leuven
Bruxelles/ Brussel
Schaerbeek
Mechelen
Nekkerspoel
Antwerpen
Noorderdokken
Hengelo
Almelo
Deventer
Amersfoort
Amsterdam
Utrecht
Gouda
Meteren
Rotterdam
Maasvlakte
Breda
Roosendaal
En service
Après 2023
2020
2022
2017

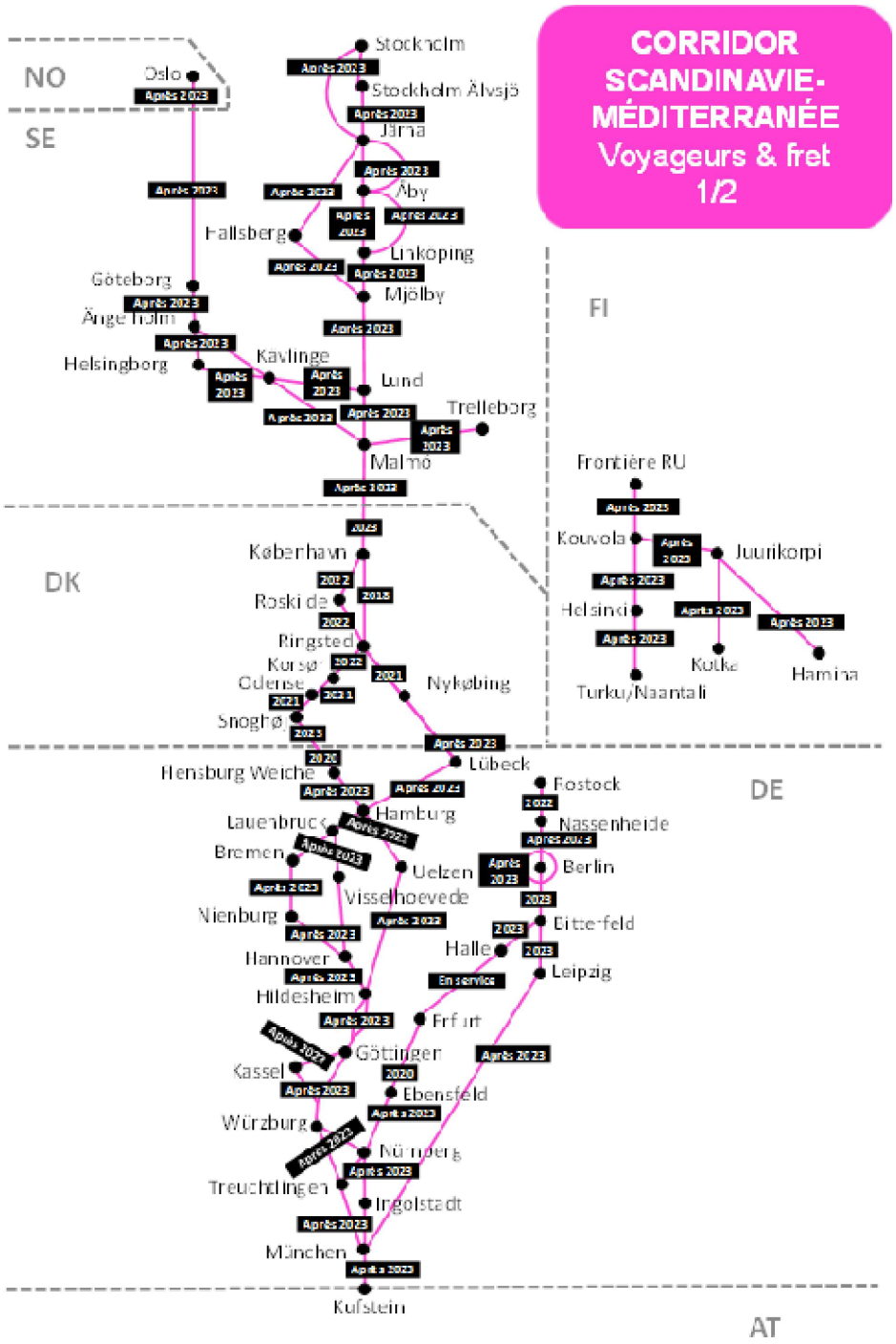

CORRIDOR MÉDITERRANÉEN
Voyageurs et fret
1/2
Sevilla
Algeciras
Córdoba
Peñaflor
Antequera
Granada
Cartagena
Murcia
Montilla
Linares
Madrid
Casetas
Zaragoza
Lleida
Tarragona
Montorte del Cid
La Encina
Valencia
Castellbisbal
Barcelona
ES
Portbou
FR
Le Soler
Perpignan
Montpellier
Nîmes
Miramas
Marseille
Avignon JCT
Aix-en-Provence TGV
Lyon
Saint-Laurent-de-Mure
Modane
Chambéry
IT
Orbassano
Torino
Chivasso
Novara
Rho
Milano
Après 2023
En service
2020
2030
2037

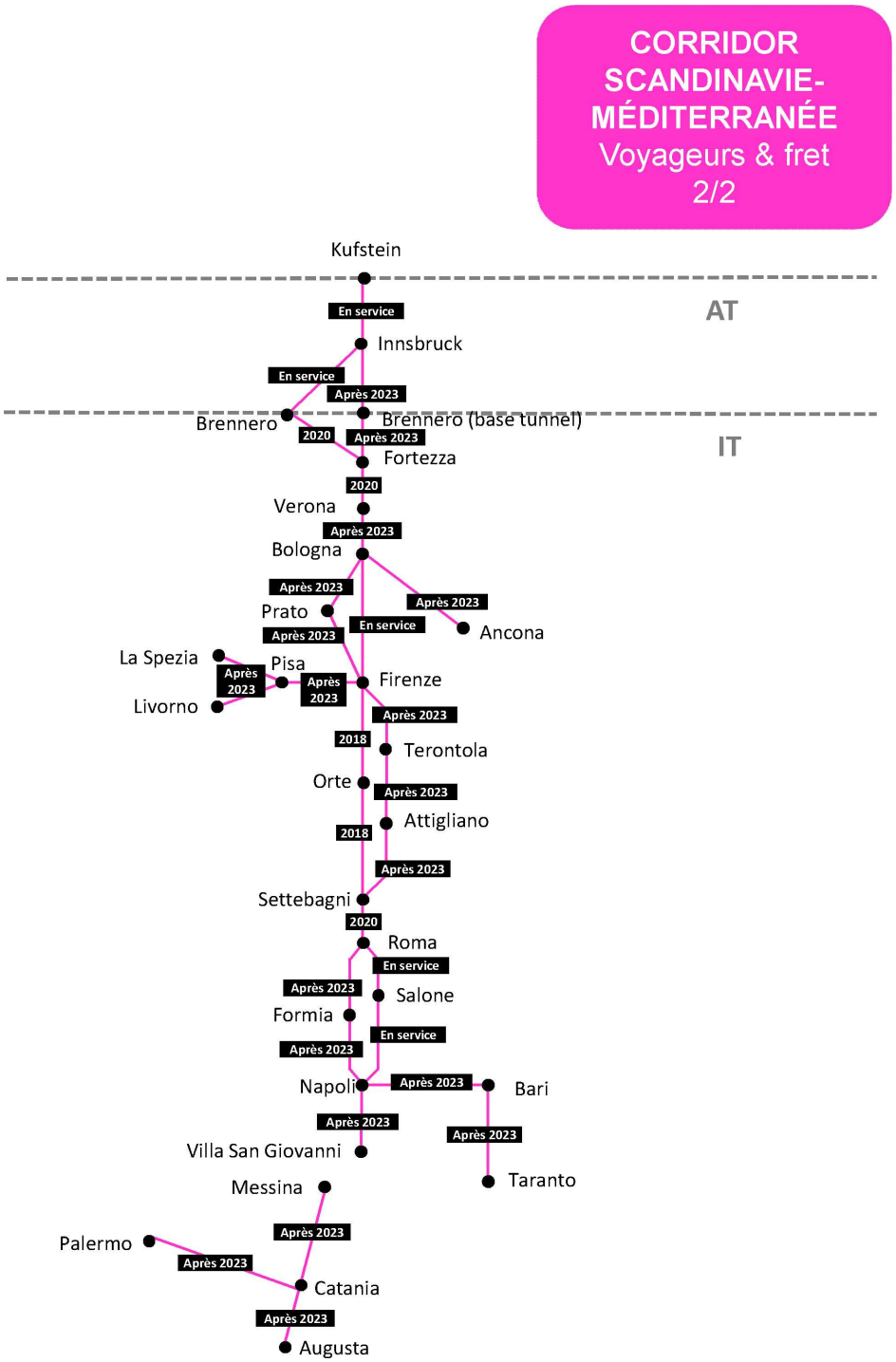


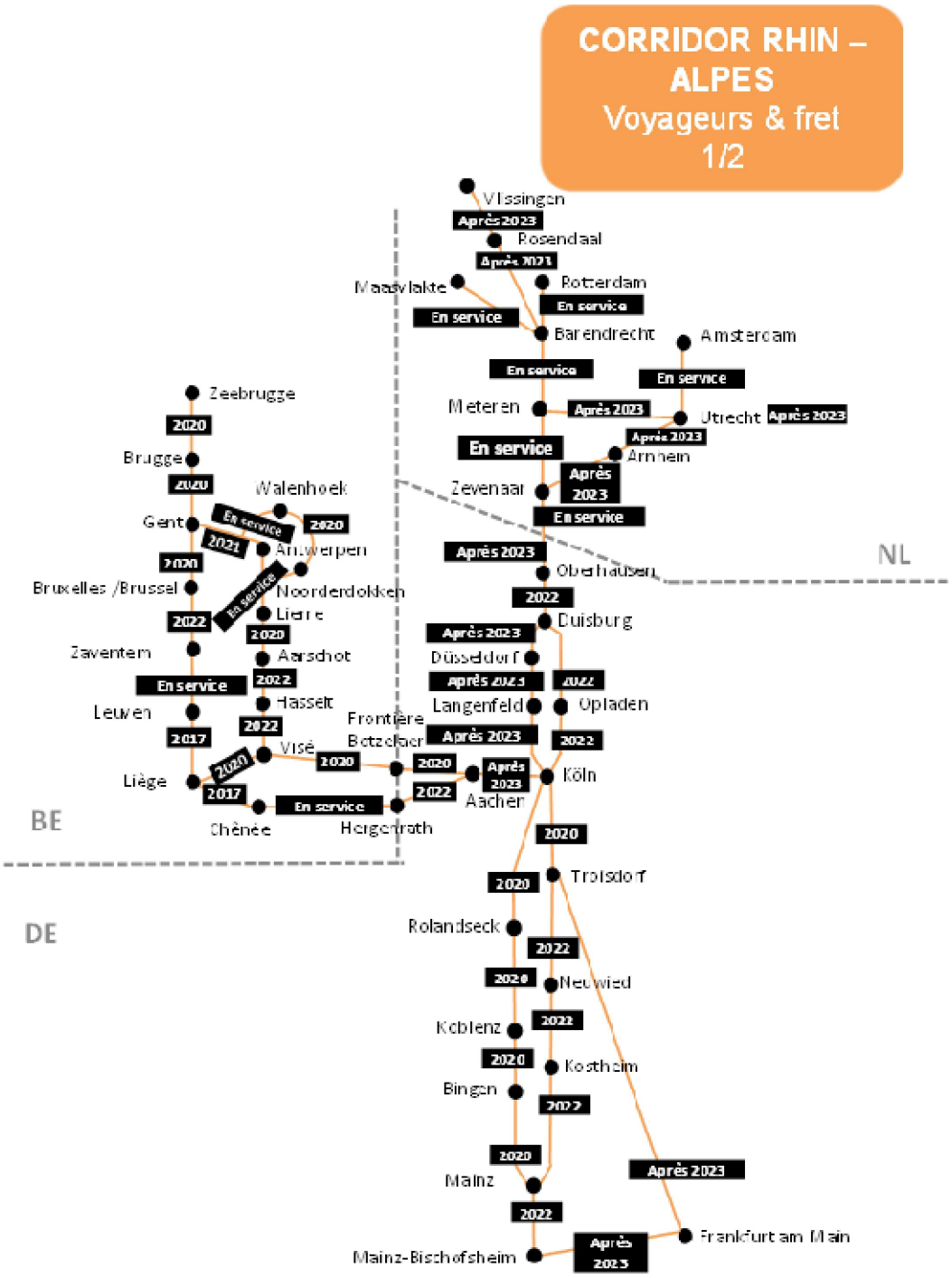
(1) La ligne Vicenza-Castelfranco Veneto-Portogruaro sera équipée de l'ERTMS en tant que ligne de contournement pour la ligne Vicenza-Padova-Venezia — Portogruaro d'ici à 2020. La tronçon Venezia-Portogruaro situé sur le corridor du réseau central sera équipé après 2023, mais avant 2030.

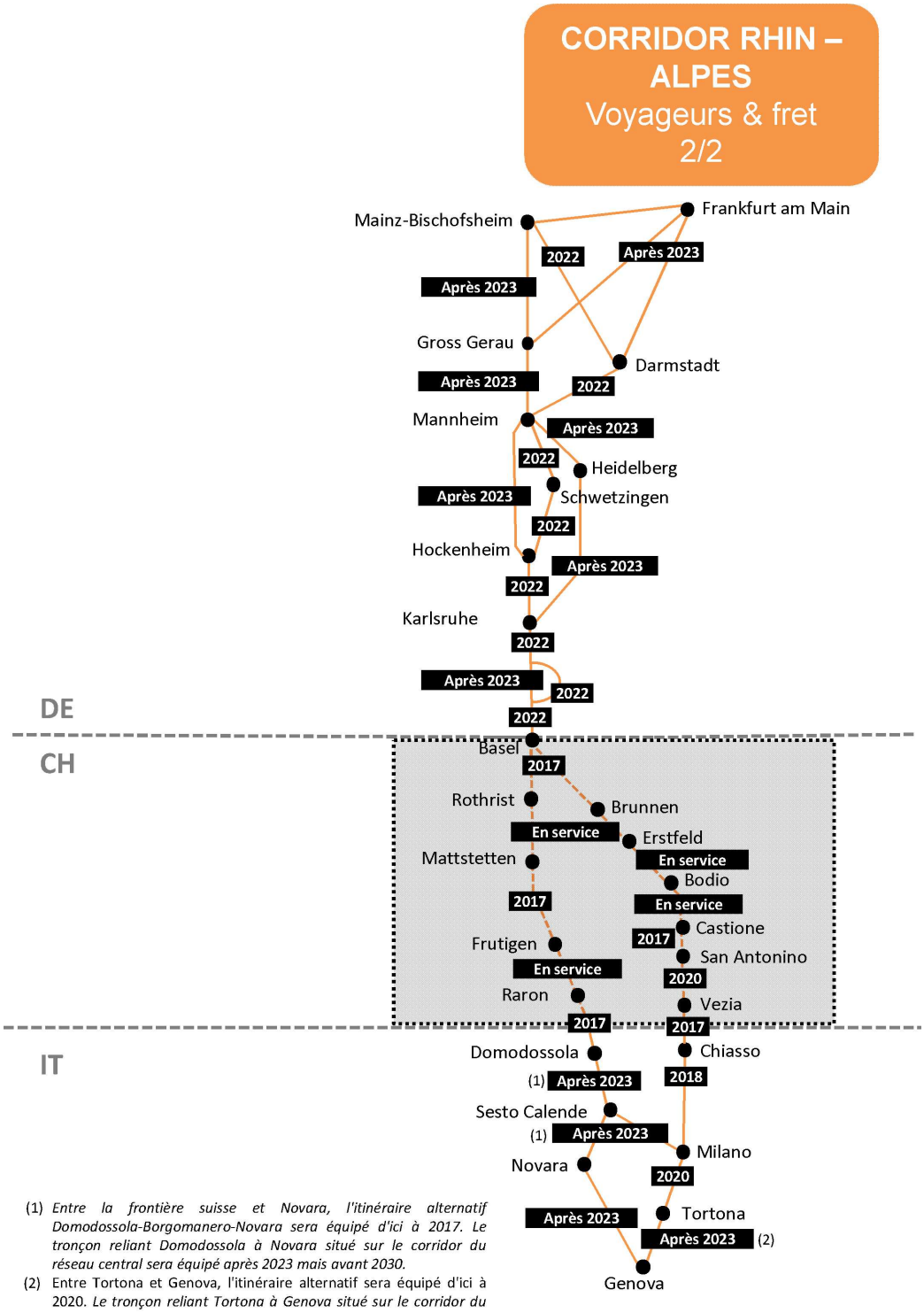

CORRIDOR ORIENTAL-
MÉDITERRANÉE ORIENTALE
Voyageurs & fret
1/2
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Hamburg
Rostock
2022
Après 2023
Bremen
Nassenheide
Après 2023
Berlin
Hannover
Magdeburg
Rosslau
Blankenfelde
Elsterwerda
Dessau
Dresden
Bitterfeld
Leipzig
DE
2023
Děčín
Ústí nad Labem
Ústí nad Labem Strekov
Praha
Lysá nad Labem
2020
Kolín
2018
Pardubice
Česká Třebová
2021
Přerov
Brno
Břeclav
2020
SK
Devínska Nová Ves
AT
En service
Bratislava
Wien (noeud)
Rajka
Nickelsdorf
HU
Hegyeshalom
Budapest
Szajol
Curtici
RO


CORRIDOR ORIENTAL-MÉDITERRANÉE ORIENTALE
Voyageurs & fret
2/2
HU
Curtici
2018
Arad
Après 2023
Timişoara
Après 2023
Craiova
Après 2023
Calafat
2018
RO
Enscrviec
Vidin
Après 2023
Brusartsi
Après 2023
Sofia
2020
Elin Pelin
2022
Septemvri
2017
Plovdiv
2021
Mihaylovo
2021
Burgas
2017
Dimitrovgrad
2017
Frontière TR
Après 2023
Pernik
Après 2023
Radomir
Après 2023
Kulata
BG
EL
Promachonas
2020
Thessaloniki
2020
Après 2023
Palaiofarsalos
Igoumenitsa
Après 2023
2020
Kalambaka
Domokos
2023
Tithorea
2020
Patras
Après 2023
Après 2023
Kiato
Achaines
2020
Gefyres
Après 2023
Athina


CORRIDOR
SCANDINAVIE-
MÉDITERRANÉE
Voyageurs & fret
1/2
NO
SE
DK
FI
DE
AT
Oslo
Stockholm
Stockholm Älvsjö
Järna
Åby
Hallsberg
Linköping
Mjölby
Göteborg
Ängelholm
Helsingborg
Kävlinge
Lund
Trelleborg
Malmö
Frontière RU
Kouvola
Juurikorpi
Helsinki
Kotka
Hamina
Turku/Naantali
København
Roskilde
Ringsted
Kursø
Odense
Nykøbing
Snoghø
Lübeck
Flensburg Weiche
Hamburg
Rostock
Nassenheide
Berlin
Lauenbruck
Bremen
Uelzen
Visselhoevede
Nienburg
Bitterfeld
Halle
Leipzig
Hannover
Hildesheim
Erfurt
Göttingen
Kassel
Ebensfeld
Würzburg
Nürnberg
Treuchtlingen
Ingolstadt
München
Kufstein
Après 2023
2022
2021
2020
2018
2012
En service

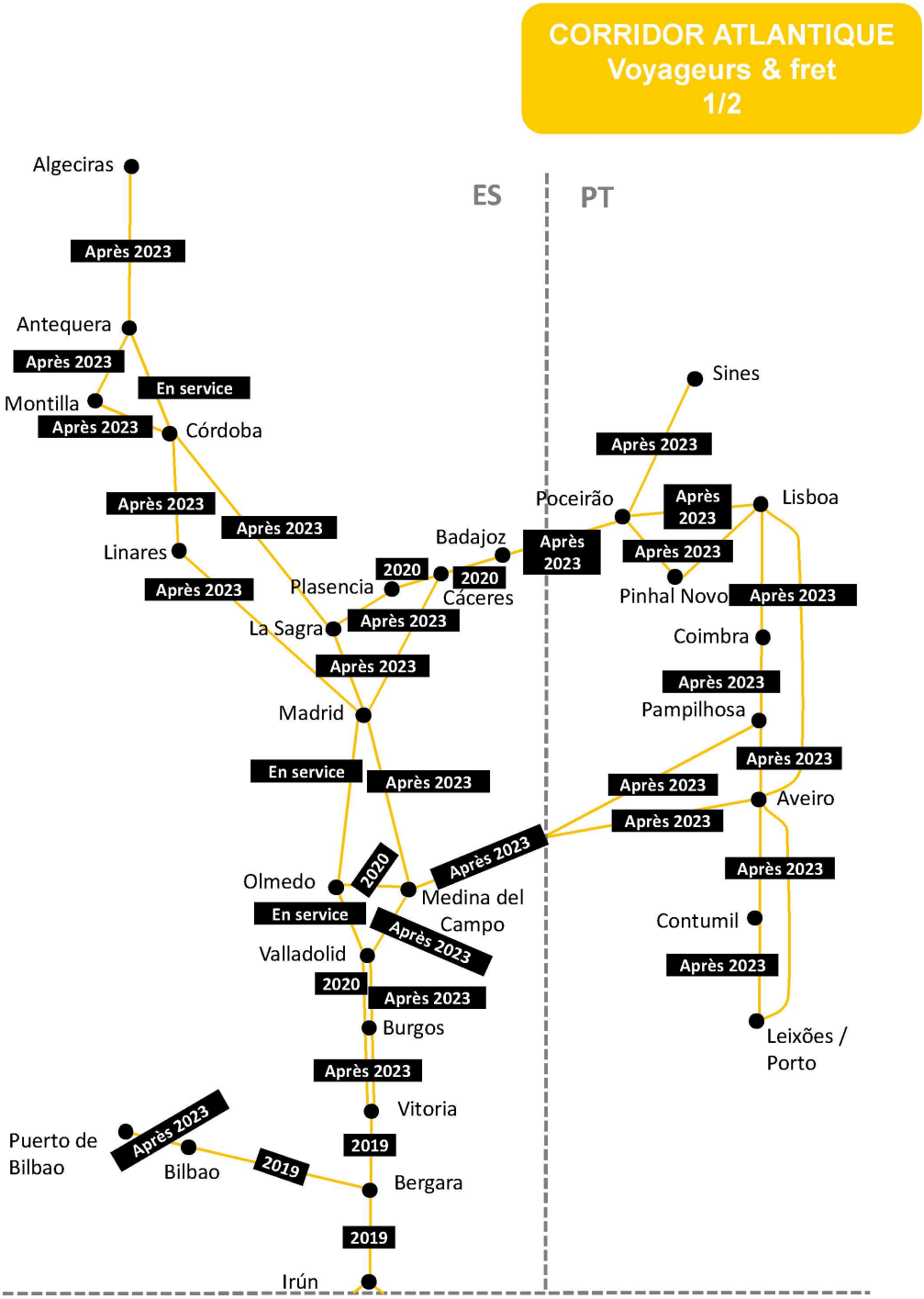

CORRIDOR
SCANDINAVIE-
MÉDITERRANÉE
Voyageurs & fret
2/2
Kufstein
AT
En service
Innsbruck
En service
Après 2023
Brennero
Brennero (base tunnel)
2020
Après 2023
IT
Fortezza
2020
Verona
Après 2023
Bologna
Après 2023
Après 2023
Prato
Ancona
Après 2023
En service
La Spezia
Pisa
Après 2023
Après 2023
Firenze
Livorno
Après 2023
2018
Terontola
Orte
Après 2023
Attigliano
2018
Après 2023
Settebagni
2020
Roma
En service
Après 2023
Salone
Formia
En service
Après 2023
Napoli
Après 2023
Bari
Après 2023
Après 2023
Villa San Giovanni
Taranto
Messina
Après 2023
Palermo
Après 2023
Catania
Après 2023
Augusta

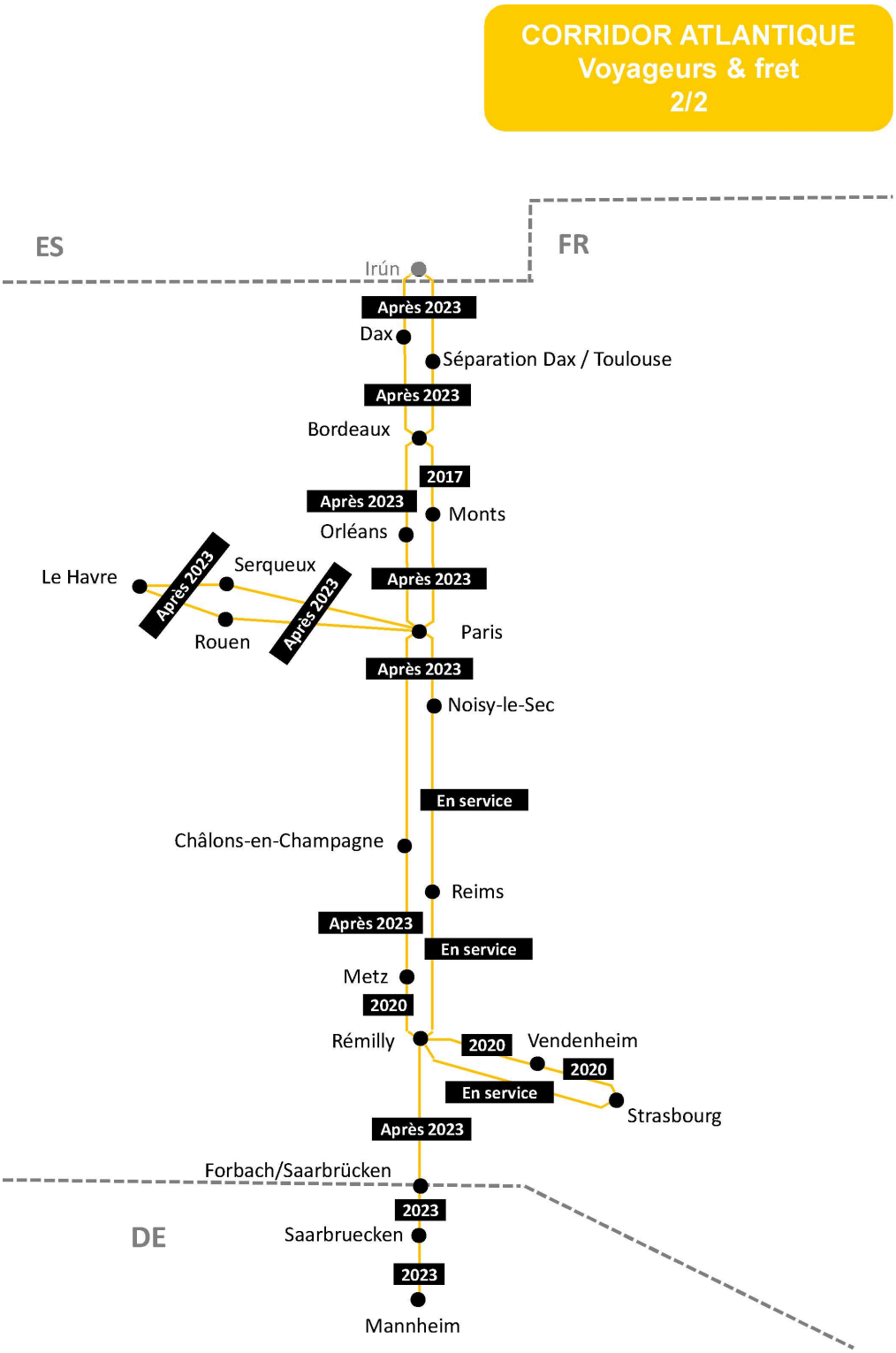

CORRIDOR RHIN – ALPES
Voyageurs & fret
1/2
Vlissingen
Après 2023
Rosendaal
Après 2023
Maasvlakte
Rotterdam
En service
En service
Barendrecht
Amsterdam
En service
En service
Meteren
Après 2023
Utrecht
Après 2023
Après 2023
En service
Arnhem
Zevenaar
Après 2023
En service
Après 2023
Oberhausen
NL
2022
Duisburg
Après 2023
Düsseldorf
Après 2023
2022
Langenfeld
Opladen
Après 2023
2022
Köln
2020
Troisdorf
2020
Rolandseck
2022
2020
Neuwied
2022
Koblenz
2020
Kostheim
Bingen
2022
2020
Mainz
Après 2023
2022
Frankfurt am Main
Mainz-Bischofsheim
Après 2023
Zeebrugge
2020
Brugge
2020
Walenhoek
En service
2020
Gent
2021
Antwerpen
2020
Bruxelles /Brussel
En service
Noorderdokken
Lierre
2022
2020
Zaventem
Aarschot
En service
2022
Hasselt
Leuven
2022
2017
Visé
Frontière Botzelaer
2020
2020
Liège
2017
En service
2022
Aachen
BE
Chênée
Hergenrath
DE

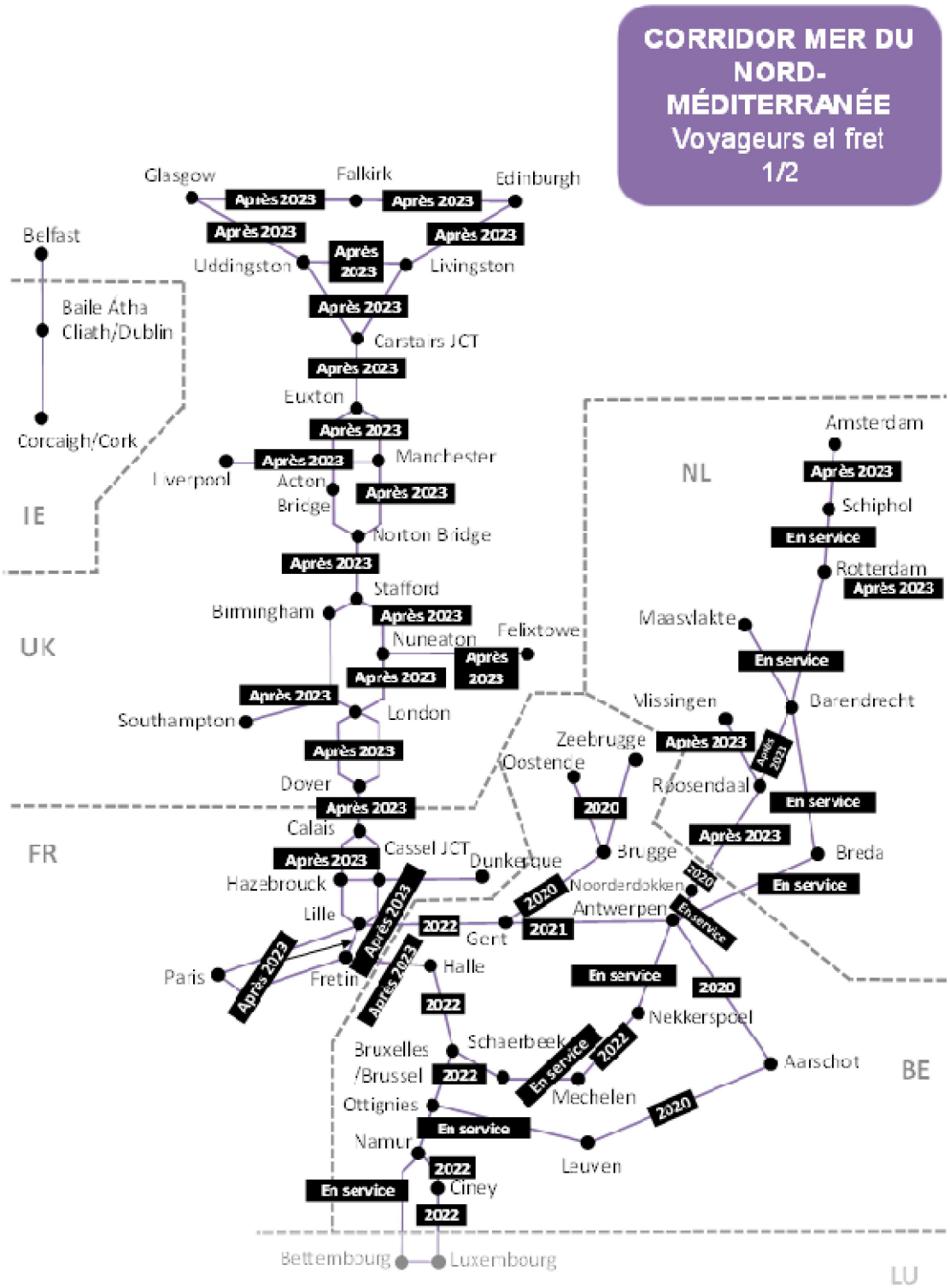


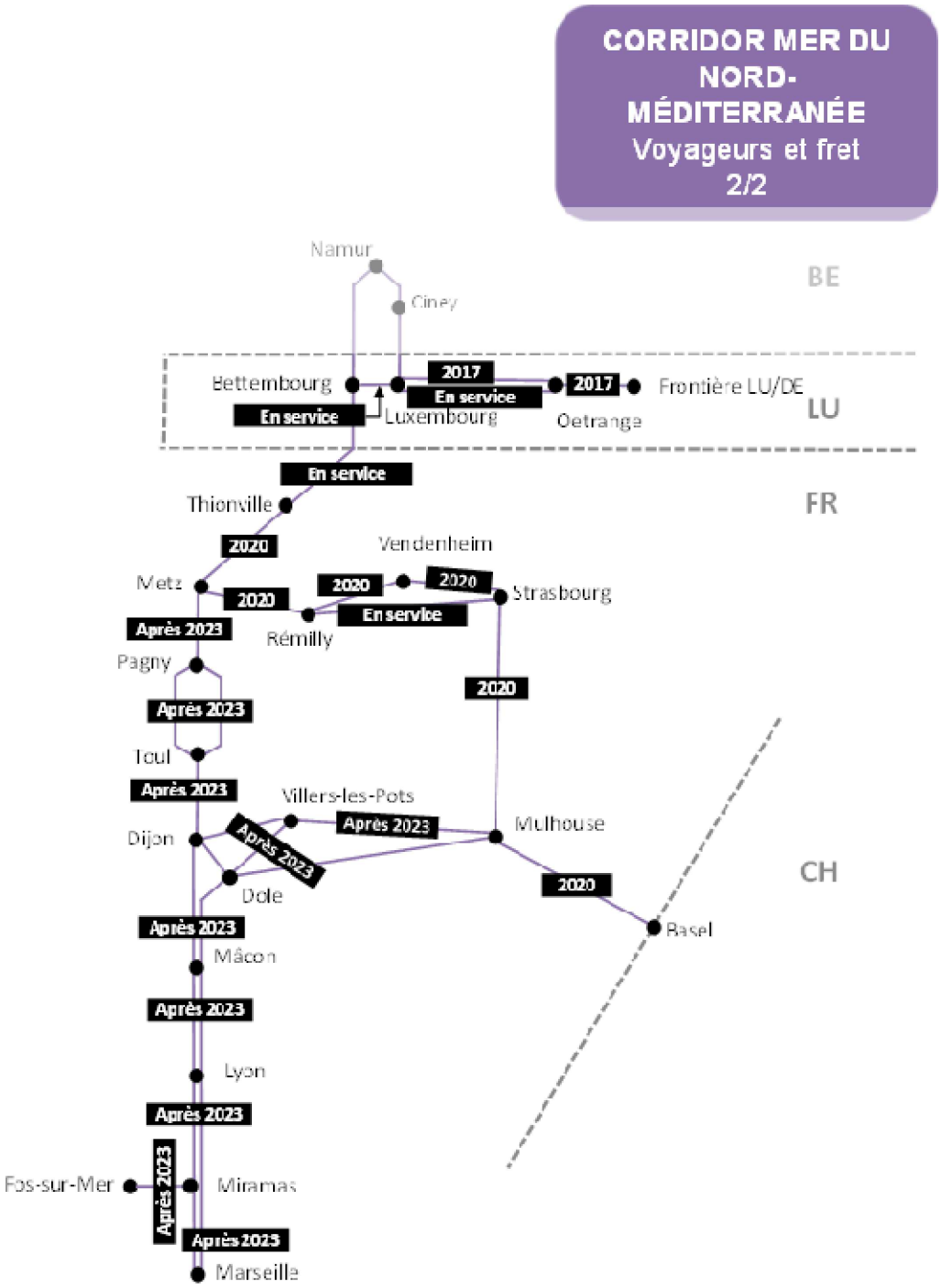
(1) *Entre la frontière suisse et Novara, l'itinéraire alternatif Domodossola-Borgomanero-Novara sera équipé d'ici à 2017. Le tronçon reliant Domodossola à Novara situé sur le corridor du réseau central sera équipé après 2023 mais avant 2030.*

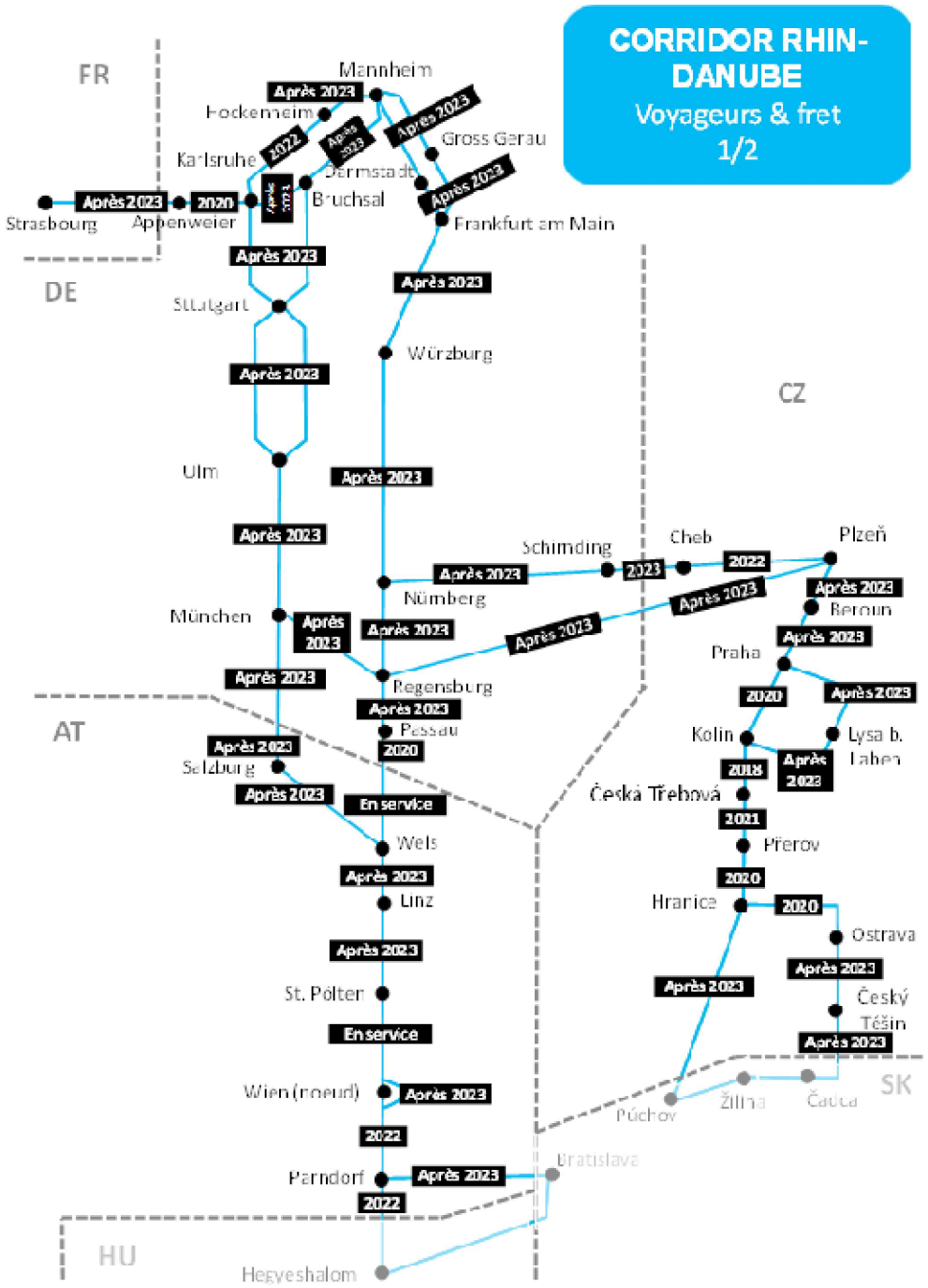
(2) Entre Tortona et Genova, l'itinéraire alternatif sera équipé d'ici à 2020. *Le tronçon reliant Tortona à Genova situé sur le corridor du réseau central sera équipé après 2023 mais avant 2030.*

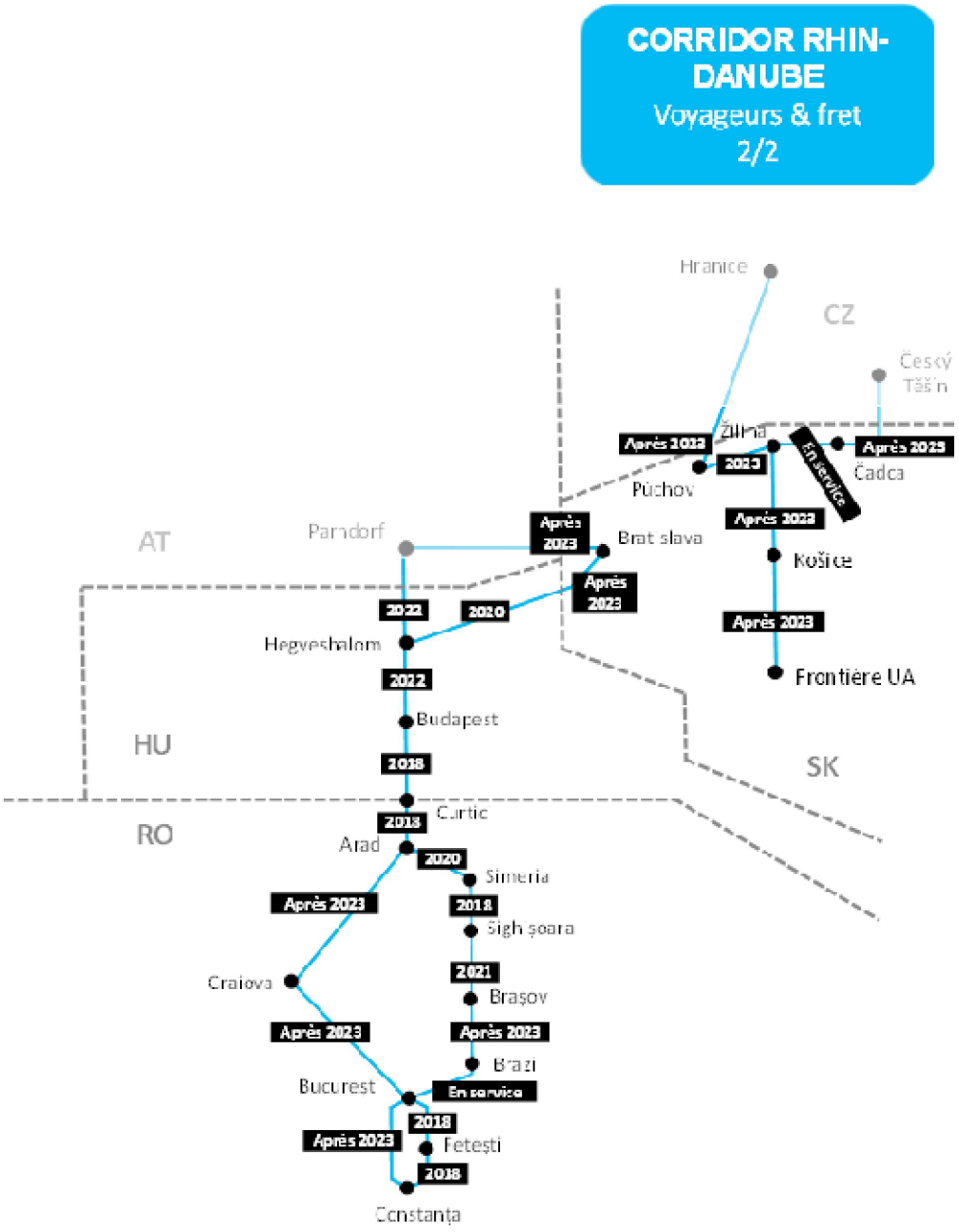

CORRIDOR ATLANTIQUE
Voyageurs & fret
1/2
ES
PT
Algeciras
Après 2023
Antequera
Après 2023
En service
Montilla
Après 2023
Córdoba
Après 2023
Après 2023
Linares
Après 2023
Plasencia
2020
2020
Cáceres
Badajoz
Après 2023
La Sagra
Après 2023
Après 2023
Madrid
En service
Après 2023
Olmedo
2020
Après 2023
Medina del Campo
En service
Après 2023
Valladolid
2020
Après 2023
Burgos
Après 2023
Vitoria
2019
Bergara
2019
Irún
Puerto de Bilbao
Après 2023
Bilbao
2019
Sines
Après 2023
Poceirão
Après 2023
Lisboa
Après 2023
Pinhal Novo
Après 2023
Coimbra
Après 2023
Pampilhosa
Après 2023
Après 2023
Aveiro
Après 2023
Après 2023
Contumil
Après 2023
Leixões / Porto


CORRIDOR ATLANTIQUE
Voyageurs & fret
2/2
ES
FR
Irún
Après 2023
Dax
Séparation Dax / Toulouse
Après 2023
Bordeaux
2017
Après 2023
Monts
Orléans
Le Havre
Après 2023
Serqueux
Après 2023
Après 2023
Rouen
Paris
Après 2023
Noisy-le-Sec
En service
Châlons-en-Champagne
Reims
Après 2023
En service
Metz
2020
Rémilly
2020
Vendenheim
2020
En service
Strasbourg
Après 2023
Forbach/Saarbrücken
2023
DE
Saarbruecken
2023
Mannheim


CORRIDOR MER DU NORD-MÉDITERRANÉE
Voyageurs et fret
1/2
Glasgow
Falkirk
Edinburgh
Belfast
Uddingston
Livingston
Baile Átha Cliath/Dublin
Carstairs JCT
Euxton
Corcaigh/Cork
Liverpool
Manchester
Acton Bridge
Norton Bridge
IE
Stafford
Birmingham
Nuneaton
Felixstowe
UK
Southampton
London
Dover
Calais
Cassel JCT
Dunkerque
FR
Hazebrouck
Lille
Paris
Fretin
Halle
Bruxelles /Brussel
Ottignies
Namur
Ciney
En service
Bettembourg
Luxembourg
LU
Amsterdam
NL
Schiphol
Rotterdam
Maasvlakte
Vlissingen
Barendrecht
Zeebrugge
Oostende
Roosendaal
Breda
Brugge
Noorderdokken
Antwerpen
Gent
Nekkerspoel
Schaerbeek
Mechelen
Aarschot
Leuven
BE
Après 2023
2020
2021
2022


CORRIDOR MER DU NORD-MÉDITERRANÉE
Voyageurs et fret
2/2
Namur
Ciney
BE
Bettembourg
2017
En service
2017
Frontière LU/DE
En service
Luxembourg
Oetrange
LU
En service
Thionville
FR
2020
Vendenheim
Metz
2020
2020
2020
Strasbourg
En service
Après 2023
Rémilly
Pagny
2020
Après 2023
Toul
Après 2023
Villers-les-Pots
Après 2023
Mulhouse
Dijon
Après 2023
2020
CH
Dole
Après 2023
Basel
Mâcon
Après 2023
Lyon
Après 2023
Après 2023
Fos-sur-Mer
Miramas
Après 2023
Marseille


CORRIDOR RHIN-DANUBE
Voyageurs & fret
1/2
FR
DE
AT
HU
CZ
SK
Mannheim
Hockenheim
Karlsruhe
Darmstadt
Gross Gerau
Frankfurt am Main
Bruchsal
Strasbourg
Appenweiler
Stuttgart
Würzburg
Ulm
Nürnberg
Schirnding
Cheb
Plzeň
Beroun
Praha
Kolín
Lysá n. Labem
Česká Třebová
Přerov
Hranice
Ostrava
Český Těšín
Púchov
Žilina
Čadca
München
Regensburg
Passau
Salzburg
Wels
Linz
St. Pölten
Wien (noeud)
Parndorf
Bratislava
Hegyeshalom
Après 2023
2022
2020
2018
2021
En service


CORRIDOR RHIN-DANUBE
Voyageurs & fret
2/2
Hranice
CZ
Český Těšín
Après 2023
Žilina
En service
Après 2023
Čadca
2023
Púchov
Après 2023
Košice
AT
Parndorf
Après 2023
Bratislava
Après 2023
2022
2020
Hegyeshalom
Après 2023
Frontière UA
2022
Budapest
HU
2018
SK
2018
Cartic
RO
Arad
2020
Simeria
Après 2023
2018
Sighișoara
2021
Craiova
Brașov
Après 2023
Après 2023
Brazi
Bucurest
En service
2018
Après 2023
Fetești
2018
Constanța

ANNEXE II

Tableau de correspondance

Décision 2012/88/UE	Le présent règlement
Point 7.3.1 de l'annexe III	Article 1er
Point 7.3.2 de l'annexe III	Articles 1er et 2
Point 7.3.2.1 de l'annexe III	Article 2, paragraphe 1
Point 7.3.2.2 de l'annexe III	Article 2, paragraphe 1
Point 7.3.2.4 de l'annexe III	—
Point 7.3.2.5 de l'annexe III	Article 3, paragraphe 1
Point 7.3.2.6 de l'annexe III	Article 3, paragraphes 2, 3 et 4
Point 7.3.4 de l'annexe III	Annexe I
Point 7.3.5 de l'annexe III.	Article 2, paragraphe 1