2025/90901

5.12.2025

Rectificatif au règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013

(«Journal officiel de l'Union européenne» L, 2024/1679, 28 juin 2024)

1. Page 10, au considérant 68:

au lieu de: «(68) Les services numériques de mobilité multimodale aident à améliorer l'intégration des divers modes de transport en réunissant plusieurs offres de transport en une seule. Il est attendu que la poursuite de leur développement concoure à orienter les comportements des utilisateurs en faveur des modes les plus durables, des transports publics et des modes actifs tels que la marche et le vélo, et à tirer pleinement parti des avantages des solutions de "mobilité à la demande".»,

lire: «(68) Les services numériques de mobilité multimodale aident à améliorer l'intégration des divers modes de transport en réunissant plusieurs offres de transport en une seule. Il est attendu que la poursuite de leur développement concoure à orienter les comportements des utilisateurs en faveur des modes les plus durables, des transports publics et des modes actifs tels que la marche et le vélo, et à tirer pleinement parti des avantages des solutions de "mobilité servicielle".».

2. Page 12, au considérant 82:

au lieu de: «(82) Afin de mettre en place les parties du réseau transeuropéen de transport les plus importantes du point de vue stratégique dans les délais fixés, une approche par corridors devrait être utilisée comme un instrument permettant de coordonner différents projets sur une base transnationale et de synchroniser le développement de corridors, maximisant ainsi les bénéfices pour le réseau.»,

lire: «(82) Afin de réaliser les parties du réseau transeuropéen de transport les plus importantes du point de vue stratégique dans les délais fixés, une approche par corridors devrait être utilisée comme un instrument permettant de coordonner différents projets sur une base transnationale et de synchroniser le développement de corridors, maximisant ainsi les bénéfices pour le réseau.».

3. Le règlement (UE) 2024/1679, en ce qui concerne la partie allant de l'article 9 à l'article 58, se lit comme suit:

«*Article 9*

Coopération avec les pays tiers

1. L'Union peut coopérer avec des pays tiers afin de relier le réseau transeuropéen de transport à leurs réseaux d'infrastructures au moyen de projets d'intérêt commun, le cas échéant, en vue de renforcer la croissance économique durable et la compétitivité, et notamment:

a) promouvoir l'extension dans les pays tiers de la politique du réseau transeuropéen de transport de même que d'autres politiques connexes de l'Union, en particulier dans les domaines de la protection de l'environnement et du climat;

b) assurer la connexion entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux de transport des pays tiers aux points de passage frontaliers, y compris sur le territoire d'un pays tiers qui fait partie du corridor de transport européen, afin de garantir la fluidité des flux de trafic, des vérifications aux frontières, de la surveillance des frontières et d'autres procédures de contrôle aux frontières;

c) assurer, sur le territoire des pays tiers, la connexion entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux de transport de ces pays tiers, notamment en vue de faciliter, le cas échéant et s'il y a lieu, le transport ferroviaire avec les pays tiers;

d) compléter, dans les pays tiers, les infrastructures de transport qui relient des parties du réseau transeuropéen de transport dans l'Union;

e) promouvoir l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport et des réseaux de pays tiers;

f) faciliter le transport maritime et promouvoir les voies de transport maritime à courte distance avec des pays tiers, pour autant qu'elles ne contribuent pas aux fuites de carbone;

g) faciliter le transport par voies navigables intérieures avec des pays tiers;

h) 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;

i) connecter et mettre en œuvre des systèmes TIC pour les transports dans ces pays tiers; et

j) promouvoir la décarbonation des transports, notamment par le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans les pays tiers en vue de la mise en place d'un réseau continu relié au réseau transeuropéen de transport.

2. L'annexe IV contient des cartes indicatives du réseau transeuropéen de transport étendu à certains pays voisins, spécifiant, le cas échéant, un réseau central, un réseau central étendu et un réseau global, conformément aux critères du présent règlement.

3. Rien dans le présent article n'implique un droit à quelque forme que ce soit de contribution financière de l'Union à des projets menés dans des pays tiers au titre d'autres actes juridiques de l'Union.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 10

Dispositions générales relatives au réseau central, au réseau central étendu et au réseau global

1. Le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global:

a) sont établis dans les cartes figurant à l'annexe I et les listes figurant à l'annexe II;

b) sont également spécifiés par la description des composants d'infrastructures;

c) remplissent les critères relatifs aux infrastructures de transport visés dans le présent chapitre et aux chapitres III et IV; et

d) constituent la base permettant d'identifier les projets d'intérêt commun.

2. Le réseau central et le réseau central étendu se composent des parties du réseau transeuropéen de transport à développer prioritairement pour atteindre les objectifs de la politique relative au réseau transeuropéen de transport.

Les références au "réseau central" dans le règlement (UE) 2021/1153 s'entendent comme incluant le "réseau central étendu" au sens du présent règlement.

Les références au "réseau central" dans le règlement (UE) 2023/1804 s'entendent comme des références au "réseau central" au sens du présent règlement.

Les références au "réseau global" dans le règlement (UE) 2023/1804 s'entendent comme des références au "réseau central étendu" et au "réseau global" au sens du présent règlement.

3. Les nœuds du réseau sont définis à l'annexe II et comprennent les nœuds urbains et les nœuds de transport (aéroports, ports maritimes, ports intérieurs, terminaux rail-route et terminaux le long des voies navigables intérieures).

4. Les États membres prennent les mesures appropriées en ce qui concerne le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global qui doivent être développés, afin de respecter le présent règlement au plus tard aux dates spécifiées à l'article 6, paragraphe 1, sauf disposition contraire du présent règlement.

Article 11

Dispositions générales relatives aux corridors de transport européens

1. Les neuf corridors de transport européens spécifiés dans les cartes figurant à l'annexe III sont les suivants:

a) Atlantique;

b) Mer Baltique — mer Noire — mer Égée;

c) Mer Baltique — mer Adriatique;

d) Méditerranée;

e) Mer du Nord — Rhin — Méditerranée;

f) Mer du Nord — Baltique;

g) Rhin — Danube;

h) Scandinavie — Méditerranée;

i) Balkans occidentaux — Méditerranée orientale.

2. Les États membres prennent les mesures appropriées, pour les corridors de transport européens qui doivent être développés afin de respecter le présent règlement, d'ici au 31 décembre 2030 pour leur infrastructure faisant partie du réseau central, et d'ici au 31 décembre 2040 pour leur infrastructure faisant partie du réseau central étendu, sauf disposition contraire du présent règlement.

3. Sous réserve de l'approbation de l'État membre concerné conformément à l'article 172, deuxième alinéa, du TFUE, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 62 du présent règlement pour modifier, dans les limites de l'article 7 du présent règlement, le tracé des corridors de transport européens figurant à l'annexe III du présent règlement, afin de tenir compte de l'évolution des flux et du trafic commerciaux importants ou de modifications substantielles du réseau. En ce qui concerne les modifications du tracé des corridors ayant une incidence sur des parties du territoire des pays voisins, ces actes délégués sont fondés sur des accords à haut niveau sur les réseaux d'infrastructures de transport conclus entre l'Union et les pays voisins concernés.

Article 12

Priorités générales relatives au réseau central, au réseau central étendu et au réseau global

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

a) d'accroître la part et, lorsqu'il y a lieu, la capacité de transports plus durables pour les marchandises et les passagers, notamment en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution et d'accroître les avantages sociaux et économiques découlant des transports;

b) de garantir une accessibilité et une connectivité accrues pour toutes les régions de l'Union, tout en tenant compte de la cohésion territoriale et sociale, et notamment du cas spécifique des régions ultrapériphériques et des autres régions reculées, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population;

c) d'assurer une intégration optimale des modes de transport et l'interopérabilité entre eux, y compris les modes de mobilité actifs en zone urbaine;

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

e) de déployer l'infrastructure nécessaire pour assurer une circulation fluide des véhicules à émissions faibles et nulles, ainsi que de navires et d'aéronefs utilisant des carburants qui contribuent à la réduction des émissions des transports et au renforcement de la sécurité énergétique;

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

g) de maintenir l'exploitation des infrastructures existantes et d'améliorer ou maintenir leur qualité en termes de sûreté, de sécurité, d'efficacité du système de transport et d'opérations de transport, de résilience au changement climatique et aux catastrophes, de performance environnementale et de continuité des flux de trafic;

h) d'améliorer la qualité des services et les conditions sociales pour les travailleurs des transports, l'accessibilité pour tous les utilisateurs, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite et les autres personnes en situation de vulnérabilité, ainsi que de prévenir et d'atténuer la précarité en matière de transport;

i) d'améliorer la numérisation, de permettre la mise en application numérique des réglementations conformément à la législation de l'Union et de développer l'automatisation, notamment par la mise en œuvre et le déploiement de systèmes TIC pour les transports; ou

j) lorsqu'il y a lieu et en tenant compte des exigences constitutionnelles de certains États membres, d'adapter les infrastructures à un double usage afin de répondre aux besoins tant civils que militaires, une attention particulière étant accordée aux itinéraires nécessaires aux déplacements des forces militaires à court terme et à grande échelle.

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

a) de contribuer à atténuer l'exposition des zones urbaines et, le cas échéant, des zones sensibles densément peuplées, aux nuisances causées par les transports ferroviaires et routiers de transit;

b) d'optimiser l'utilisation des infrastructures, notamment par une gestion efficace des capacités, la gestion du trafic et l'amélioration des performances opérationnelles;

c) de contribuer aux effets positifs sur la santé et l'environnement en encourageant le recours aux modes de mobilité actifs grâce au développement des infrastructures correspondantes pour le vélo et la marche;

d) de garantir pour tous les acteurs du marché un accès non discriminatoire aux infrastructures du réseau transeuropéen de transport; ou

e) d'assurer l'efficacité du franchissement des frontières pour le transport de marchandises, en tenant compte des délais d'attente.

Article 13

Priorités générales relatives aux corridors de transport européens

Lors du développement des corridors de transport européens, la priorité générale est accordée aux mesures nécessaires en vue:

a) de développer un réseau de fret ferroviaire de haute performance, continu et pleinement interopérable dans l'ensemble de l'Union;

b) de développer un réseau ferroviaire interopérable de voyageurs à haute performance, y compris à grande vitesse, reliant les nœuds urbains dans l'ensemble de l'Union;

c) de développer une infrastructure de transport aérien et de navigation intérieure efficace et une infrastructure de transport maritime bien intégrée dans l'espace maritime européen;

d) de développer un réseau routier sûr et sécurisé, doté d'infrastructures suffisantes pour les carburants alternatifs et d'aires de stationnement sûres et sécurisées;

e) de développer des solutions de transport multimodales et interopérables;

f) de promouvoir l'intégration intermodale de l'ensemble de la chaîne logistique, avec des interconnexions efficaces dans les nœuds de transport et les nœuds urbains;

g) de déployer l'infrastructure nécessaire pour assurer une circulation fluide des véhicules à émissions faibles et nulles, ainsi que des navires et aéronefs utilisant des carburants qui contribuent à la réduction des émissions des transports et au renforcement de la sécurité énergétique;

h) de déployer des systèmes TIC pour tous les modes de transport sur le réseau, lorsqu'il y a lieu, afin de garantir l'efficacité de l'utilisation de l'infrastructure et de permettre l'échange d'informations numériques; ou

i) d'améliorer les connexions entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux d'infrastructures des pays voisins, lorsqu'il y a lieu.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

SECTION 1

Infrastructures de transport ferroviaire

Article 14

Composants d'infrastructure

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

a) les lignes ferroviaires, y compris:

i) les voies;

ii) les aiguillages;

iii) les passages à niveau;

iv) les voies de service;

v) les tunnels;

vi) les ponts; et

vii) les infrastructures atténuant l'incidence sur l'environnement;

b) les gares situées le long des lignes ferroviaires reprises sur les cartes figurant à l'annexe I et destinées au transfert de voyageurs au sein du mode ferroviaire et entre le mode ferroviaire et les autres modes de transport;

c) les installations de services ferroviaires situées le long des lignes ferroviaires reprises sur les cartes figurant à l'annexe I autres que les gares de voyageurs telles que définies à l'article 3, point 11), de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil [1], en particulier les gares de triage, les gares de formation, les gares de manœuvre, les voies de garage, les installations de maintenance, les autres installations techniques telles que les installations de nettoyage et de lavage, les installations d'assistance et de ravitaillement en carburant et les systèmes automatiques d'adaptation à un changement d'écartement;

d) les voies des liaisons d'accès ferroviaire jusqu'aux terminaux de fret multimodaux reliés par chemin de fer, y compris les voies d'accès ferroviaire jusqu'aux terminaux de fret multimodaux dans les ports intérieurs et maritimes et dans les aéroports, et les voies d'accès ferroviaire jusqu'aux gares de triage visées à l'annexe II, point 2, c), de la directive 2012/34/UE;

e) la signalisation de contrôle-commande le long de la voie;

f) les infrastructures énergétiques le long de la voie;

g) les infrastructures liées aux installations pour les carburants alternatifs;

h) les équipements annexes; et

i) les systèmes TIC pour les transports.

2. 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 les gares et les terminaux, ainsi que les technologies innovantes dans leur phase de déploiement.

[1] 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).

Article 15

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau global

1. Les États membres veillent à ce que les infrastructures ferroviaires du réseau global respectent:

a) la directive (UE) 2016/797 et les actes d'exécution adoptés en vertu de ladite directive afin d'assurer l'interopérabilité du réseau global; et

b) les exigences des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) adoptées en vertu des articles 4 et 5 de la directive (UE) 2016/797, sans préjudice des dérogations prévues à l'article 7, paragraphe 1, de ladite directive.

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2050, les infrastructures ferroviaires du réseau global, à l'exception des connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d):

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

b) permettent, sans autorisation spéciale, une charge par essieu d'au moins 22,5 tonnes; et

c) permettent, sans autorisation spéciale, l'exploitation de trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m (y compris la ou les locomotives). Cette exigence est respectée si, sur les lignes à double voie, au moins un sillon par heure et par sens par jour en moyenne peut être attribué aux trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m, à la demande d'une entreprise ferroviaire.

3. Les exigences énoncées au paragraphe 2, points b) et c), s'appliquent uniquement aux lignes du réseau global:

a) qui relient un terminal de fret multimodal ou un port maritime ou intérieur à son point de croisement le plus proche avec le réseau central de transport de marchandises ou le réseau central étendu de transport de marchandises;

b) qui constituent une ligne de déviation d'une ligne faisant partie du réseau central de transport de marchandises ou du réseau central étendu de transport de marchandises; ou

c) sur lesquelles circulent plus de dix trains de marchandises par jour en moyenne dans les deux sens d'après les données relatives à l'année précédant la notification.

Au plus tard le 19 juillet 2027, les États membres notifient à la Commission les lignes concernées. En ce qui concerne les tronçons transfrontaliers, cette notification est effectuée en accord avec les autres États membres concernés.

4. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2050, les infrastructures ferroviaires du réseau global sur les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), et qui sont reliées aux lignes ferroviaires utilisées pour le transport de marchandises visées à l'article 15, paragraphe 3, respectent les exigences énoncées au paragraphe 2, points a), b) et c), du présent article, sauf si, en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 2, point c), du présent article, la Commission a accordé une dérogation à l'application de l'article 38, paragraphe 3, conformément à l'article 38, paragraphe 4.

5. Les États membres veillent à ce que, sur l'infrastructure ferroviaire du réseau global, en cas de construction d'une nouvelle ligne, l'exigence énoncée au paragraphe 2, point a), soit respectée au plus tard le 31 décembre 2040. Les projets pour lesquels l'évaluation des incidences sur l'environnement a été lancée au plus tard le 18 juillet 2024 ne sont pas concernés par cette obligation.

6. Les exigences énoncées aux paragraphes 2 et 4 ne s'appliquent pas aux réseaux isolés.

7. Sans préjudice du paragraphe 6, à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences visées aux paragraphes 2 à 5 en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Toute demande en ce sens est dûment motivée. La demande de dérogations est coordonnée avec l'État ou les États membres voisins dans le cas de tronçons transfrontaliers. Les États membres voisins peuvent présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande au vu des justifications fournies ainsi que de l'importance de ses répercussions sur l'interopérabilité et la continuité du réseau ferroviaire, le cas échéant. La Commission tient dûment compte de l'avis des États membres voisins concernés.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus tardive étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 16

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau central et le réseau central étendu

1. Les États membres veillent à ce que les infrastructures ferroviaires du réseau central et du réseau central étendu soient conformes à l'article 15, paragraphe 1.

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2040, les infrastructures ferroviaires du réseau central étendu, à l'exception des connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), pour les lignes qui font partie du réseau de transport de marchandises:

a) respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b);

b) permettent, sans autorisation spéciale, l'exploitation de trains de marchandises d'une longueur minimale de 740 m (y compris la ou les locomotives). Cette exigence est respectée si au moins les conditions suivantes sont remplies:

   i) sur les lignes à double voie, au moins un sillon par sens toutes les deux heures et au moins 24 sillons par jour peuvent être attribués aux trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m, à la demande d'une entreprise ferroviaire;

   ii) sur les lignes à voie unique, au moins un sillon par sens toutes les trois heures et au moins 12 sillons par jour peuvent être attribués aux trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m, à la demande d'une entreprise ferroviaire; et

c) pour les tronçons ferroviaires reliant les terminaux de fret multimodaux de deux nœuds urbains ou le terminal de fret multimodal d'un nœud urbain à un point de passage frontalier, plus de 75 % de la longueur de chaque tronçon ferroviaire sont conçus pour une vitesse minimale de 100 km/h pour les trains de marchandises sur les lignes de transport de marchandises du réseau central étendu.

3. Les États membres veillent à ce que, sur l'infrastructure ferroviaire du réseau central étendu, en cas de construction d'une nouvelle ligne, l'exigence énoncée à l'article 15, paragraphe 2, point a), soit respectée au plus tard le 31 décembre 2030. Les projets pour lesquels l'évaluation des incidences sur l'environnement a été lancée au plus tard le 18 juillet 2024 ne sont pas concernés par cette obligation.

4. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2040, les infrastructures ferroviaires du réseau central étendu, à l'exception des connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), pour les lignes qui font partie du réseau de transport de voyageurs:

a) respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, point a), sur les lignes de transport de voyageurs du réseau central étendu; et

b) pour les tronçons ferroviaires reliant les plateformes multimodales pour le transport de passagers de deux nœuds urbains ou les plateformes multimodales pour le transport de passagers d'un nœud urbain à un point de passage frontalier, plus de 75 % de la longueur de chaque tronçon ferroviaire sont conçus pour une vitesse minimale de 160 km/h pour les trains de voyageurs sur les lignes de transport de voyageurs du réseau central étendu.

5. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2040, les infrastructures ferroviaires du réseau central étendu sur les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), et au paragraphe 2, point b), du présent article sauf si, en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 2, point b), du présent article, une dérogation à l'application de l'article 38, paragraphe 3, a été accordée conformément à l'article 38, paragraphe 4.

6. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2030, les infrastructures ferroviaires du réseau central, à l'exception des connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d):

a) pour les lignes qui font partie du réseau de transport de marchandises: respectent les exigences énoncées au paragraphe 2, points a), b) et c) du présent article; et

b) pour les lignes qui font partie du réseau de transport de voyageurs: respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, point a).

7. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2040, les infrastructures ferroviaires qui font partie du réseau central de transport de voyageurs, à l'exception des connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), respectent les exigences énoncées au paragraphe 4, point b).

8. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2040, les lignes de transport de marchandises qui font partie des infrastructures ferroviaires du réseau central ou du réseau central étendu, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), permettent la circulation de trains de marchandises transportant des semi-remorques standards d'une hauteur maximale de 4 mètres chargés à une hauteur d'au moins 27 centimètres au-dessus du champignon de rail sur les corridors de transport européens sur leurs territoires.

Cette exigence est réputée satisfaite si au moins les conditions ci-après sont remplies sur chaque corridor de transport européen sur le territoire de l'État membre:

a) il existe au moins une ligne directe satisfaisant à cette exigence permettant l'exploitation ininterrompue de trains sur le territoire d'un État membre et des liaisons transfrontalières avec chaque État membre voisin;

b) il existe au moins une ligne directe satisfaisant à cette exigence vers au moins un terminal rail-route ou un terminal de fret multimodal situé dans un port maritime ou adjacent à un port maritime faisant partie du corridor de transport européen sur le territoire d'un État membre; et

c) il existe au moins une ligne directe satisfaisant à cette exigence vers au moins l'un de ces points terminaux si un ou plusieurs points terminaux d'un corridor sont situés sur le territoire d'un État membre.

En ce qui concerne les tronçons transfrontaliers, les lignes concernées sont déterminées en accord avec les États membres voisins concernés.

Au plus tard le 19 juillet 2027, les États membres notifient à la Commission les lignes concernées.

9. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2030, les infrastructures ferroviaires du réseau central sur les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, points a) et b), et au paragraphe 2, point b), du présent article sauf si, en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 2, point b), du présent article, une dérogation à l'application de l'article 38, paragraphe 3, a été accordée par la Commission conformément à l'article 38, paragraphe 4.

10. Les exigences énoncées aux paragraphes 2 et 9 ne s'appliquent pas aux réseaux isolés.

11. Sans préjudice du paragraphe 10, à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences visées au présent article en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Toute demande en ce sens est dûment motivée. La demande de dérogations est coordonnée avec l'État ou les États membres voisins dans le cas de tronçons transfrontaliers. Les États membres voisins peuvent présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande au vu des justifications fournies ainsi que de l'importance de ses répercussions sur l'interopérabilité et la continuité du réseau ferroviaire, le cas échéant. La Commission tient dûment compte de l'avis des États membres voisins concernés.

Lorsqu'elle évalue les demandes de dérogations à l'exigence relative au transport des semi-remorques visée au paragraphe 8, la Commission prend particulièrement en considération les résultats de l'analyse socio-économique coûts-avantages ainsi que les éventuelles perturbations des services dues aux travaux nécessaires pour satisfaire à cette exigence.

Lorsqu'elle évalue les demandes de dérogation aux exigences fixées par le présent article en ce qui concerne le réseau central étendu, la Commission prend particulièrement en considération tout investissement important réalisé par l'État membre concerné sur une ligne parallèle à proximité immédiate de celles qui seront nouvellement construites.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus tardive étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 17

Écartement nominal standard européen des voies du réseau ferroviaire

1. Les États membres veillent à ce que toute nouvelle ligne ferroviaire du réseau central et du réseau central étendu, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), prévoie l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm. Cette exigence est considérée comme satisfaite lorsque les trains conçus pour l'écartement de 1 435 mm peuvent circuler sur l'infrastructure d'ici le 31 décembre 2030 pour le réseau central et d'ici le 31 décembre 2040 pour le réseau central étendu. Aux fins du présent article, on entend par "nouvelle ligne ferroviaire" toute ligne dont les travaux de construction n'ont pas commencé à la date du 18 juillet 2024.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres sur le territoire desquels, le 18 juillet 2024, il n'est pas prévu de relier de nouvelle ligne ferroviaire à la frontière terrestre d'un autre État membre conformément à l'annexe I, établissent un plan définissant la nouvelle ligne ferroviaire à construire conformément à l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm. Ce plan prend en considération l'incidence sur l'interopérabilité avec l'État ou les États membres voisins, en tenant compte, notamment, de l'éventuelle conversion des lignes ferroviaires existantes vers l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm conformément au paragraphe 3. Le plan comprend une analyse socio-économique coûts-avantages justifiant la décision de l'État membre, le cas échéant, de ne pas construire de nouvelles infrastructures ferroviaires respectant l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm, et une évaluation de l'incidence sur l'interopérabilité. Ce plan est soumis à la Commission au plus tard le 19 juillet 2026.

3. Les États membres dont le réseau ferroviaire existant, ou une partie de celui-ci, présente un écartement des voies différent de l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm effectuent une évaluation, au plus tard le 19 juillet 2026, recensant les lignes ferroviaires existantes situées sur les corridors de transport européens en vue de leur éventuelle conversion à l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm. Cette évaluation est coordonnée avec l'État ou les États membres voisins dans le cas de tronçons transfrontaliers. L'évaluation comprend une analyse socio-économique coûts-avantages portant sur la viabilité de l'éventuelle conversion à l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm ainsi qu'une évaluation de l'incidence sur l'interopérabilité.

Sur la base de l'évaluation visée au premier alinéa, les États membres établissent un plan de conversion à l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm, le cas échéant, au plus tard un an après l'achèvement de l'évaluation, recensant les lignes ferroviaires existantes situées sur les corridors de transport européens devant être converties à l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm et fournissent des indications sur le calendrier de cette conversion.

Les premier et deuxième alinéas s'appliquent mutatis mutandis aux lignes ferroviaires dont les travaux de construction ont commencé au 18 juillet 2024.

4. Les priorités pour la planification des infrastructures et des investissements découlant des plans visés aux paragraphes 2 et 3 sont incluses dans le premier plan de travail du coordonnateur européen d'un corridor de transport européen dont font partie les lignes ferroviaires de fret dont l'écartement des voies diffère de l'écartement nominal standard européen, conformément à l'article 54.

5. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant une dérogation temporaire aux exigences visées au paragraphe 1 pour les nouvelles lignes ferroviaires du réseau central et du réseau central étendu, ou d'une partie de ceux-ci, ou en raison des résultats négatifs d'une analyse socio-économique coûts-avantages. Toute demande de dérogation est dûment motivée. Les demandes de dérogations sont coordonnées avec l'État ou les États membres voisins dans le cas de tronçons transfrontaliers. Les États membres voisins peuvent présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande au vu des justifications fournies ainsi que de l'importance de ses répercussions sur l'interopérabilité et la continuité du réseau ferroviaire, le cas échéant. La Commission tient dûment compte de l'avis des États membres voisins concernés.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus tardive étant retenue. La décision précise la période pour laquelle la dérogation est accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 18

Le système européen de gestion du trafic ferroviaire

1. Les États membres veillent à ce que:

a) les infrastructures ferroviaires du réseau central étendu et du réseau global soient, d'ici le 31 décembre 2040 et le 31 décembre 2050 respectivement, équipées du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), à l'exception des connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), tout en assurant un déploiement synchronisé et harmonisé de l'ERTMS au sol et à bord des trains; et

b) l'ERTMS soit déployé sur les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), du réseau central étendu d'ici le 31 décembre 2040 et du réseau global d'ici le 31 décembre 2050, lorsque ces équipements sont jugés nécessaires par l'État membre concerné, en coordination avec les parties prenantes concernées, en particulier le gestionnaire d'infrastructure.

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2030:

a) les infrastructures ferroviaires du réseau central, à l'exception des connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), respectent les exigences du paragraphe 1; et

b) l'ERTMS soit déployé sur les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), du réseau central lorsque ces équipements sont jugés nécessaires par l'État membre concerné, en coordination avec les parties prenantes concernées, en particulier le gestionnaire d'infrastructure.

3. Les États membres veillent à ce que les systèmes de classe B soient mis hors service, au plus tard le 31 décembre 2040 sur le réseau central, au plus tard le 31 décembre 2045 sur le réseau central étendu et au plus tard le 31 décembre 2050 sur le réseau global, pour autant qu'un niveau de sécurité approprié soit assuré, à l'exception des tronçons des nœuds urbains également utilisés par les trains suburbains de voyageurs équipés de systèmes spécialisés de protection des trains de classe B.

4. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2050, les infrastructures ferroviaires du réseau central, du réseau central étendu et du réseau global soient équipées de l'ERTMS basé sur la radio.

5. Les États membres veillent à ce que l'ERTMS basé sur la radio soit déployé sur les infrastructures ferroviaires du réseau central, du réseau central étendu et du réseau global à partir du 31 décembre 2030, en cas de construction d'une nouvelle ligne, ou à partir du 31 décembre 2040, en cas de modernisation du système de signalisation.

6. Les États membres veillent à ce que l'ERTMS basé sur la radio soit déployé d'ici le 31 décembre 2050 sur les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), du réseau central, du réseau central étendu et du réseau global, lorsque ces équipements sont jugés nécessaires par l'État membre concerné, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure et les autres parties prenantes concernées. En cas de construction d'une nouvelle ligne, ce déploiement est assuré à compter du 31 décembre 2030.

7. Les exigences énoncées aux paragraphes 1 à 6 ne s'appliquent pas aux réseaux isolés.

8. Sans préjudice du paragraphe 7, à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences visées aux paragraphes 1 à 6. Toute demande de dérogation est fondée sur le résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages et une évaluation de l'incidence sur l'interopérabilité. Toute demande en ce sens est dûment motivée. La demande de dérogations est coordonnée avec l'État ou les États membres voisins dans le cas de tronçons transfrontaliers. Les États membres voisins peuvent présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande. Les dérogations demandées sont conformes aux exigences de la directive (UE) 2016/797.

La Commission évalue la demande à la lumière des justifications fournies conformément au premier alinéa ainsi que de l'importance de ses répercussions sur l'interopérabilité. La Commission tient dûment compte de l'avis des États membres voisins concernés.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus tardive étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 19

Priorités opérationnelles

1. La gouvernance du fret ferroviaire s'efforce dans toute la mesure possible de veiller à ce que, d'ici au 31 décembre 2030, dans les corridors de transport européens, la qualité des services fournis aux entreprises ferroviaires et les exigences techniques et opérationnelles relatives à l'utilisation de l'infrastructure n'empêchent pas les performances opérationnelles des services de fret ferroviaire le long des corridors de transport européens d'atteindre les valeurs cibles suivantes:

a) pour chaque tronçon transfrontalier intérieur de l'Union, le temps d'arrêt de tous les trains de marchandises franchissant la frontière entre deux États membres ne dépasse pas en moyenne 25 minutes, à l'exception des tronçons où intervient un changement d'écartement des voies, ou des tronçons sur lesquels les vérifications effectuées à une frontière où les contrôles n'ont pas encore été levés sur les trains en application du point 1.2 de l'annexe VI du règlement (UE) 2016/399 ne permettent pas de respecter ce délai. Par temps d'arrêt d'un train sur un tronçon transfrontalier, on entend le temps de transit supplémentaire total qui est imputable au franchissement de la frontière, quelles que soient les procédures ou considérations de nature infrastructurelle, opérationnelle, technique et administrative. Le temps d'arrêt ne comprend pas le temps qui n'est pas imputable au franchissement de la frontière, tel que celui lié aux procédures opérationnelles qui sont effectuées dans des installations situées à proximité du point de passage de la frontière mais qui ne sont pas intrinsèquement liées au franchissement; et

b) au moins 75 % des trains de marchandises traversant au moins une frontière d'un corridor de transport européen arrivent à destination, ou à la frontière extérieure de l'Union si leur destination se trouve en dehors de l'Union, à l'heure prévue ou avec un retard inférieur à 30 minutes pour des motifs imputables au(x) gestionnaire(s) de l'infrastructure de l'Union. Les retards survenus dans des pays tiers qui sont traversés par des trains de marchandises et imputables à ces pays ne sont pas pris en compte.

2. Les États membres s'efforcent dans toute la mesure possible de veiller à ce que, d'ici au 31 décembre 2030 pour les lignes de transport de marchandises du réseau central, d'ici au 31 décembre 2040 pour les lignes de transport de marchandises du réseau central étendu et d'ici au 31 décembre 2050 pour les lignes de transport de marchandises du réseau global visées à l'article 15, paragraphe 3, les conditions suivantes s'appliquent:

a) sur les lignes à double voie, au moins deux sillons par heure et par sens peuvent être attribués aux trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m (y compris la ou les locomotives); et

b) sur les lignes à voie unique, au moins un sillon par sens toutes les deux heures peut être attribué aux trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m (y compris la ou les locomotives).

Article 20

Priorités supplémentaires pour le 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 aux articles 12 et 13, l'attention est portée sur les points suivants:

a) opérer la conversion à l'écartement nominal standard européen (1 435 mm), le cas échéant;

b) atténuer les 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;

c) améliorer la sécurité des passages à niveau;

d) le cas échéant, relier les infrastructures de transport ferroviaire aux infrastructures portuaires de navigation intérieure;

e) sous réserve de l'analyse socio-économique coûts-avantages, développer des infrastructures pour des trains d'une longueur comprise entre 740 m et 1 500 m et d'une charge par essieu de 25,0 tonnes lors de la construction et de la modernisation de lignes ferroviaires utilisables pour le trafic de marchandises;

f) développer et déployer des technologies innovantes pour les chemins de fer, en s'appuyant en particulier sur les travaux des entreprises communes Shift2Rail et "Système ferroviaire européen", notamment l'exploitation automatique des trains, la gestion avancée du trafic et la connectivité numérique pour les voyageurs sur la base de l'ERTMS et des couplages automatiques numériques ainsi que de la connectivité fondée sur la 5G et les satellites et les unités d'inertie pour les unités de géopositionnement de l'ERTMS;

g) lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures ferroviaires, assurer la continuité et l'accessibilité des voies piétonnes et cyclables et créer des stationnements pour vélos à proximité des gares afin de promouvoir les modes de transport actifs;

h) mettre au point des technologies novatrices en matière de carburants alternatifs pour les chemins de fer, tels que les trains fonctionnant à l'hydrogène ou à la batterie pour les tronçons et les voies d'accès ferroviaire exemptés de l'obligation d'électrification;

i) pour le développement du réseau transeuropéen de transport, prévoir une norme permettant d'assurer la circulation des trains de marchandises transportant des semi-remorques standards d'une hauteur maximale de 4 mètres chargés à une hauteur de 33 centimètres, sans obligation supplémentaire d'autorisation spéciale pour l'exploitation de services; et

j) passer à double voie dans les goulets d'étranglement qui font face à des obstacles en matière de capacités.

SECTION 2

Infrastructures de transport par voies navigables intérieures

Article 21

Composants d'infrastructure

1. Les infrastructures de navigation intérieure comprennent, en particulier:

a) les cours d'eau;

b) les canaux;

c) les lacs et les lagunes;

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

e) les voies navigables d'accès et les connexions du dernier kilomètre aux terminaux de fret multimodaux reliés par des voies navigables intérieures, en particulier dans les ports intérieurs et maritimes;

f) les zones d'amarrage et de repos;

g) les ports intérieurs, y compris les infrastructures portuaires de base sous la forme de bassins intérieurs, de murs de quai, de postes d'accostage, de jetées, de docks, de digues, de remblais, de plateformes et de terrains réhabilités, et les infrastructures nécessaires aux opérations de transport dans la zone portuaire et à l'extérieur de la zone portuaire;

h) les équipements annexes visés au paragraphe 2;

i) les systèmes TIC pour les transports, y compris les SIF;

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

k) les infrastructures liées aux installations pour carburants alternatifs; et

l) les infrastructures nécessaires aux opérations "zéro déchet" et aux mesures relevant de l'économie circulaire.

2. Les équipements annexes des voies navigables intérieures peuvent comprendre des équipements de chargement et de déchargement de cargaisons et d'entreposage de marchandises 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 de carbone. Ils peuvent également comprendre des installations de réception des déchets, de fourniture d'électricité à terre et d'autres infrastructures de production et de fourniture de carburants alternatifs, ainsi que des équipements de bris de glace, de services hydrologiques et de dragage des chenaux, du port et des abords des ports de manière à assurer la navigabilité tout au long de l'année.

3. Pour faire partie du réseau global, un port intérieur remplit les conditions suivantes:

a) il a un volume annuel de transbordement de fret supérieur à 500 000 tonnes, le volume annuel total de transbordement de fret étant basé sur la dernière moyenne calculée sur trois ans, selon les statistiques publiées par Eurostat; et

b) il se situe sur le réseau de voies navigables intérieures du réseau transeuropéen de transport.

Article 22

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau global

1. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2050, les ports intérieurs du réseau global:

a) soient connectés à l'infrastructure routière ou ferroviaire;

b) disposent d'au moins un terminal de fret multimodal qui soit ouvert à tous les opérateurs et utilisateurs de manière non discriminatoire et qui applique des redevances transparentes et non discriminatoires; et

c) soient équipés d'installations destinées à améliorer la performance environnementale des navires dans les ports, qui peuvent comprendre des installations de réception des déchets, des installations de dégazage, des mesures de réduction du bruit ainsi que des mesures visant à réduire la pollution de l'air et de l'eau.

2. Les États membres veillent à ce qu'une infrastructure pour carburants alternatifs soit mise en place dans les ports intérieurs conformément au règlement (UE) 2023/1804.

Article 23

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau central

1. Les États membres veillent à ce que les ports intérieurs du réseau central soient en conformité avec l'article 22, paragraphe 2, et respectent les exigences énoncées à l'article 22, paragraphe 1, points a) et b), d'ici le 31 décembre 2030 et à l'article 22, paragraphe 1, point c), d'ici le 31 décembre 2040.

2. Les États membres veillent à ce que le réseau de voies navigables intérieures, y compris les connexions visées à l'article 21, paragraphe 1, point e), fasse l'objet d'une maintenance de façon à permettre une navigation efficace, fiable et sûre pour les utilisateurs en garantissant les exigences minimales pour les voies navigables et les exigences minimales pour les niveaux de service énoncées au paragraphe 3 du présent article (bon niveau de navigation).

Les États membres préviennent la détérioration du bon niveau de navigation ainsi que la détérioration du niveau actuel des parties du réseau qui dépassent déjà ces exigences minimales au plus tard le 18 juillet 2024.

3. D'ici le 31 décembre 2030, les États membres veillent en particulier à ce que:

a) les cours d'eau, les canaux, les lacs, les lagunes, les ports intérieurs et leurs voies d'accès offrent une profondeur de chenal navigable d'au moins 2,5 m et une hauteur minimale sous ponts non mobiles d'au moins 5,25 m à des niveaux d'eau de référence fixés, dépassés un nombre déterminé de jours par an en moyenne statistique;

b) les États membres publient sur un site internet accessible au public le nombre de jours par an visés au point a) au cours desquels le niveau d'eau réel dépasse ou n'atteint pas le niveau d'eau de référence spécifié pour la profondeur du chenal de navigation ainsi que les temps d'attente moyens à chaque écluse;

c) les exploitants d'écluses veillent à ce que les écluses soient exploitées et entretenues de manière à réduire au minimum les temps d'attente; et

d) les cours d'eau, les canaux, les lacs et les lagunes soient équipés de SIF pour tous les services conformément à la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]), afin de garantir aux utilisateurs des informations en temps réel par-delà les frontières.

Aux fins du point a), les niveaux d'eau de référence sont établis sur la base du nombre de jours par an où le niveau réel a dépassé le niveau de référence spécifié. Sous réserve de l'approbation des États membres concernés conformément à l'article 172, deuxième alinéa, du TFUE, la Commission adopte des actes d'exécution, qui doivent être élaborés en coopération étroite avec ces États membres, en consultation avec les coordinateurs européens concernés, et, le cas échéant, en consultation avec les commissions de navigation fluviale établies par des accords internationaux, précisant les niveaux d'eau de référence visés au point a) par corridor, par voie navigable ou par section de voie navigable. Ces actes d'exécution sont conformes aux exigences énoncées dans les conventions internationales et dans les accords conclus entre les États membres, y compris dans les réglementations adoptées par les commissions de navigation fluviale établies par ces conventions et accords. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 61, paragraphe 3, du présent règlement.

4. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3, par voie navigable et, le cas échéant, par section de voie navigable, en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement, la biodiversité ou le patrimoine culturel. Toute demande en ce sens est dûment motivée. La demande de dérogations est coordonnée avec l'État ou les États membres voisins, le cas échéant. Les États membres voisins peuvent présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande à la lumière des justifications fournies conformément au premier alinéa. La Commission tient dûment compte de l'avis des États membres voisins concernés.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

([2]) 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).

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus tardive étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

La détérioration des exigences minimales due à une action humaine directe ou un manque de diligence dans la maintenance du réseau de voies navigables intérieures ne saurait justifier l'octroi d'une dérogation.

5. En cas de force majeure, les États membres rétablissent les conditions de navigabilité au niveau antérieur dès que la situation le permet.

6. La Commission peut adopter des orientations visant à assurer une approche cohérente en ce qui concerne l'application du bon niveau de navigation dans l'Union. Ces orientations peuvent notamment porter sur:

a) des paramètres spécifiques pour les cours d'eau à courant libre;

b) des paramètres complémentaires pour la largeur de chenal navigable;

c) le déploiement d'infrastructures pour énergies alternatives afin de garantir l'accès aux carburants alternatifs sur l'ensemble des corridors;

d) l'utilisation d'applications numériques du réseau et de processus d'automatisation;

e) la résilience des infrastructures au changement climatique, aux risques naturels et aux catastrophes d'origine humaine ou aux perturbations intentionnelles; ou

f) l'introduction et la promotion de nouvelles technologies et d'innovations pour les carburants et les systèmes de propulsion à émissions de carbone nulles ou faibles.

Article 24

Priorités supplémentaires pour le développement des infrastructures de navigation intérieure

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures de navigation intérieure, et outre les priorités générales énoncées aux articles 12 et 13, l'attention est portée sur les points suivants:

a) lorsqu'il y a lieu, mettre en œuvre des normes plus élevées pour la modernisation des voies navigables existantes et la création de nouvelles voies navigables afin de répondre aux demandes du marché;

b) prendre des mesures de prévention et d'atténuation des inondations et des sécheresses;

c) améliorer les processus de numérisation et d'automatisation, notamment en vue d'accroître la sécurité, la sûreté et la durabilité du transport par voies navigables intérieures, y compris à l'intérieur des nœuds urbains;

d) moderniser et augmenter la capacité des infrastructures, y compris des zones d'amarrage et de repos et de leurs services, qui sont nécessaires aux opérations de transport multimodal à l'intérieur comme à l'extérieur de la zone portuaire et le long des voies navigables;

e) promouvoir et développer des mesures visant à améliorer les performances environnementales des infrastructures de transport et de transport par voies navigables intérieures, y compris par navires à émissions nulles ou faibles, et des mesures visant à atténuer les incidences sur les masses d'eau et la biodiversité dépendante de l'eau, conformément aux exigences applicables en vertu du droit de l'Union ou des accords internationaux pertinents;

f) développer et utiliser des bateaux de navigation intérieure à faible tirant d'eau adaptés aux faibles niveaux d'eau;

g) lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures de navigation intérieure, assurer la continuité et l'accessibilité des voies piétonnes et cyclables afin de promouvoir les modes de transport actifs;

h) promouvoir des actions visant à prévenir la détérioration des exigences applicables aux voies navigables, y compris les moyens de surveiller l'état des chenaux; et

i) lorsqu'il y a lieu, améliorer les conditions de navigation le long des voies d'eau intérieures par la construction de nouveaux ponts ou la rénovation de ponts non mobiles, en accordant une attention particulière à leur hauteur libre par rapport aux ponts existants d'une section de voie d'eau spécifique.

SECTION 3

Infrastructures de transport maritime et espace maritime européen

Article 25

Composants d'infrastructure

1. L'espace maritime européen relie et intègre les composants maritimes décrits au paragraphe 2 au réseau terrestre grâce à la création ou à la modernisation de routes maritimes de courte distance et par le développement de ports maritimes sur le territoire des États membres et de leurs connexions avec l'arrière-pays, y compris la zone géographique des régions ultrapériphériques, afin d'assurer une intégration efficace, viable et durable avec d'autres modes de transport.

2. L'espace maritime européen se compose des éléments suivants:

a) les infrastructures de transport maritime dans la zone portuaire du réseau central et du réseau global, y compris les liaisons avec l'arrière-pays;

b) les actions plus larges qui ne sont pas liées à des ports spécifiques et qui profitent largement à l'espace maritime européen et à l'industrie maritime, telles que le soutien aux activités assurant la navigabilité tout au long de l'année (bris de glace), la facilitation de la transition vers un transport maritime durable, l'amélioration des synergies entre les transports et l'énergie, notamment en favorisant le rôle des ports en tant que pôles énergétiques et en contribuant à la transition énergétique, ainsi que les systèmes TIC pour les transports et les levés hydrographiques; et

c) la promotion de liaisons de transport maritime à courte distance durables et résilientes, en particulier celles qui concentrent les flux de marchandises afin de réduire les coûts externes négatifs tels que les émissions et la congestion du transport routier au sein de l'Union et celles qui améliorent l'accès aux régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires et périphériques grâce à la mise en place ou à la modernisation de services maritimes durables, réguliers et fréquents.

3. Les infrastructures de transport maritime visées au paragraphe 2, point a), comprennent notamment:

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

b) les infrastructures portuaires de base telles que les bassins intérieurs, les murs de quai, les postes d'accostage, les plateformes, les jetées, les docks, les digues, les remblais et les terrains réhabilités;

c) les canaux maritimes;

d) les aides à la navigation;

e) les entrées de port, les chenaux et les écluses;

f) les brise-lames;

g) les connexions des ports avec le réseau transeuropéen de transport;

h) les systèmes TIC pour les transports, y compris les systèmes EMSWe et VTMIS;

i) les infrastructures liées aux carburants alternatifs;

j) les équipements annexes qui peuvent en particulier comprendre les équipements de gestion du trafic et des marchandises, de réduction des incidences néfastes sur l'environnement, y compris les équipements nécessaires aux opérations "zéro déchet" et aux mesures relevant de l'économie circulaire, d'amélioration de l'efficacité énergétique, de réduction du bruit et d'utilisation de carburants alternatifs, ainsi que les équipements visant à assurer la navigabilité tout au long de l'année (bris de glace et analyses hydrologiques, notamment) et les équipements servant aux travaux de dragage et à la protection des ports et des abords des ports; et

k) les infrastructures facilitant les activités portuaires liées aux énergies renouvelables, y compris les parcs éoliens en mer.

4. Pour faire partie du réseau global, un port maritime doit remplir au moins l'une des conditions suivantes:

a) son 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, la valeur de référence de ce volume total correspondant à la dernière moyenne calculée sur trois ans, à partir des statistiques publiées par Eurostat;

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

c) son volume annuel total des marchandises — pour le transport en vrac et/ou conditionnées — est supérieur à 500 000 tonnes et sa contribution à la diversification de l'approvisionnement énergétique de l'UE et à l'accélération du déploiement des énergies renouvelables est l'une des activités principales du port, la valeur de référence de ce volume total se basant sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;

d) il se trouve sur une île et offre le seul point d'accès à une région NUTS 3 dans le réseau global, au sens de l'article 3 du règlement (CE) nº 1059/2003; ou

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

Article 26

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau global

1. Les États membres veillent à ce que:

a) des infrastructures pour carburants alternatifs soient déployées dans les ports maritimes du réseau global conformément au règlement (UE) 2023/1804;

b) les ports maritimes du réseau global soient équipés des infrastructures nécessaires pour améliorer les performances environnementales des navires dans les ports, en particulier des installations de réception pour le dépôt des déchets des navires conformément à la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil ([3]);

c) le VTMIS et le SafeSeaNet soient mis en œuvre conformément à la directive 2002/59/CE; et

d) les guichets uniques maritimes nationaux soient mis en œuvre conformément au règlement (UE) 2019/1239.

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2050:

a) les ports maritimes du réseau global dont le volume annuel total des marchandises dépasse 2 millions de tonnes soient reliés aux infrastructures ferroviaires et routières et, dans la mesure du possible, aux voies navigables intérieures; la valeur de référence de ce volume total se basant sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;

b) tout port maritime du réseau global qui assure le trafic de fret offre au moins un terminal de fret multimodal qui soit ouvert à tous les opérateurs et utilisateurs de manière non discriminatoire et qui applique des redevances transparentes et non discriminatoires;

([3]) Directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux installations de réception portuaires pour le dépôt des déchets des navires, modifiant la directive 2010/65/UE et abrogeant la directive 2000/59/CE (JO L 151 du 7.6.2019, p. 116).

c) les canaux maritimes, les chenaux portuaires et les estuaires qui relient deux mers ou qui assurent l'accès par la mer à des ports maritimes correspondent au moins aux exigences de l'article 23 applicables aux voies navigables intérieures; et

d) les ports maritimes du réseau global raccordés aux voies navigables intérieures soient équipés d'une capacité de manutention pour les bateaux de navigation intérieure.

L'obligation d'assurer la connexion visée au premier alinéa, point a), ne s'applique pas lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes empêchent cette connexion.

3. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences minimales visées au paragraphe 2 en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Toute demande de cette nature doit être étayée par une justification suffisante. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande à la lumière des justifications fournies conformément au premier alinéa.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus tardive étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 27

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau central

1. Les États membres veillent à ce que les infrastructures de transport maritime du réseau central soient conformes à l'article 26, paragraphe 1.

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2030, les infrastructures de transport maritime du réseau central respectent les exigences de l'article 26, paragraphe 2.

3. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences minimales visées au paragraphe 2 en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Toute demande en ce sens est dûment motivée. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande à la lumière des justifications fournies conformément au premier alinéa.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus tardive étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 28

Priorités supplémentaires pour le développement des infrastructures maritimes et l'espace maritime européen

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures maritimes et à l'espace maritime européen, et outre les priorités énoncées aux articles 12 et 13, l'attention est portée sur les points suivants:

a) améliorer l'accès maritime, tels que les brise-lames, les canaux maritimes, les chenaux, les écluses, les travaux de dragage et les aides à la navigation;

b) construire ou moderniser des infrastructures portuaires de base telles que les bassins intérieurs, les infrastructures pour carburants alternatifs, les murs de quai, les postes d'accostage, les plateformes, les jetées, les docks, les digues, les remblais et les terrains réhabilités;

c) améliorer les infrastructures reliant les différents modes de transport, les équipements et les systèmes visés à l'article 37, points a), b) et d); ainsi que moderniser et étendre les capacités des infrastructures ferroviaires nécessaires aux opérations de transport dans la zone portuaire ou à proximité de celle-ci, si nécessaire pour la connexion au réseau ferroviaire transeuropéen;

d) améliorer les processus de numérisation et d'automatisation, notamment en vue d'accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité;

e) introduire et promouvoir de nouvelles technologies et des innovations, ainsi que des carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone;

f) améliorer la résilience des chaînes logistiques et du commerce maritime international, y compris en ce qui concerne l'adaptation au changement climatique;

g) prendre des mesures de réduction du bruit et d'efficacité énergétique;

h) promouvoir les navires à émissions faibles ou nulles desservant et exploitant des liaisons maritimes à courte distance, et élaborer des mesures visant à améliorer les performances environnementales du transport maritime pour l'optimisation des escales et de la chaîne d'approvisionnement, conformément aux exigences applicables en vertu du droit de l'Union ou des accords internationaux pertinents, telles que le recours à des régimes d'incitation écologique;

i) mener des actions liées à la promotion d'actions plus larges et de liaisons maritimes à courte distance dans le cadre de l'espace maritime européen, y compris la promotion d'un meilleur accès aux régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires et périphériques;

j) promouvoir le transport par transbordeur à émissions à émissions nulles ou faibles en tant que mode de transport de voyageurs durable;

k) mener des actions dans le but d'accroître la part du fret, y compris pour les liaisons maritimes à courte distance, transférée du transport routier et aérien vers le transport maritime ou par voies navigables et le transport ferroviaire, afin de réduire les coûts externes négatifs tels que les émissions et la congestion; et

l) améliorer l'accès aux régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires et périphériques.

SECTION 4

Infrastructures de transport routier

Article 29

Composants d'infrastructure

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

a) les routes, y compris:

i) les ponts;

ii) les tunnels;

iii) les nœuds routiers;

iv) les croisements;

v) les échangeurs;

vi) les bandes d'arrêt d'urgence; et

vii) les infrastructures atténuant l'incidence sur l'environnement, y compris les solutions pour la préservation de la faune ou l'atténuation du bruit;

b) les équipements associés, y compris les systèmes de pesage en mouvement;

c) les infrastructures numériques et systèmes TIC pour les transports;

d) les voies d'accès aux terminaux de fret multimodaux;

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

f) les gares routières;

g) les infrastructures liées aux installations pour carburants alternatifs; et

h) les aires de stationnement et de repos, y compris les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les véhicules utilitaires.

2. Les routes visées au paragraphe 1, point a), du présent article et indiquées sur les cartes figurant à l'annexe I sont celles qui ont une incidence majeure sur le trafic de passagers et marchandises longue distance, assurent la jonction entre les principaux centres économiques et urbains et sont interconnectées aux autres modes de transport.

3. Les équipements routiers associés visés au paragraphe 1, point b), peuvent notamment comprendre les équipements de gestion du trafic, d'informations et d'indications routières, de prélèvement des péages ou des droits d'usage, de sécurité, de réduction des incidences néfastes sur l'environnement, de ravitaillement ou de rechargement des véhicules à propulsion alternative, et de stationnement sûr et sécurisé pour les véhicules utilitaires.

Article 30

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau global

1. Les États membres veillent à ce que:

a) la sécurité des infrastructures de transport routier soit assurée, surveillée et, le cas échéant, améliorée conformément à la directive 2008/96/CE;

b) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues suivant des normes élevées de qualité et de sécurité;

c) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues de façon à assurer un niveau élevé de protection de l'environnement, y compris, le cas échéant, grâce à des mesures de réduction du bruit ainsi qu'à la collecte, au traitement et au rejet des eaux de ruissellement;

d) les tunnels routiers d'une longueur de plus de 500 m respectent la directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil ([4]);

([4]) 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).

e) le cas échéant, l'interopérabilité des systèmes de péage soit assurée conformément à la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil ([5]), au règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission ([6]) et au règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission ([7]);

f) le cas échéant, les péages ou droits d'usage soient perçus conformément à la directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil ([8]);

g) tout système de transport intelligent sur les infrastructures de transport routier soit conforme à la directive (UE) 2010/40/UE et soit déployé dans le respect des actes délégués adoptés sur la base de ladite directive; et

h) des infrastructures pour carburants alternatifs soient déployées sur le réseau routier conformément au règlement (UE) 2023/1804.

2. Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre 2050, les routes visées à l'article 29, paragraphe 1, point a) du réseau global répondent aux exigences suivantes:

a) la route est spécialement conçue, construite ou modernisée pour la circulation automobile;

b) des aires de repos sont mises à disposition à un intervalle maximum de 100 km entre elles, offrant des espaces de stationnement sûrs et suffisants et des installations appropriées, y compris des installations sanitaires, qui répondent aux besoins d'une main-d'œuvre diversifiée; et

c) des systèmes de pesage en mouvement sont installés tous les 300 km en moyenne sur le réseau d'un État membre.

Aux fins du premier alinéa, point c), lors de l'installation de systèmes de pesage en mouvement, les États membres peuvent se concentrer sur les tronçons routiers à forte intensité de trafic de marchandises. Les systèmes de pesage en mouvement doivent permettre d'identifier les véhicules et ensembles de véhicules susceptibles d'avoir dépassé les poids maximaux autorisés fixés dans la directive 96/53/CE.

3. Les États membres veillent à assurer le déploiement ou l'utilisation des moyens de détecter les événements ou circonstances liés à la sécurité, et la collecte des données pertinentes relatives à la circulation routière aux fins de la fourniture d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière telles que définies dans le règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission ([9]):

a) pour l'infrastructure existante du réseau global, au plus tard le 31 décembre 2030; et

b) pour les nouvelles infrastructures du réseau global, au plus tard le 31 décembre 2050 ou, si le tronçon routier est achevé avant, à sa date d'achèvement.

4. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences fixées au paragraphe 2 en ce qui concerne les routes où la densité de trafic ne dépasse pas 10 000 véhicules par jour dans les deux sens, ou en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Toute demande de cette nature doit être étayée par une justification suffisante, en tenant également compte du fait que les infrastructures concernées sont soumises aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits et inspections de sécurité routière et, en tant que de besoin, à des mesures correctives conformément à la directive 2008/96/CE. La demande de dérogations est coordonnée avec l'État ou les États membres voisins, le cas échéant. Tout État membre voisin peut présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

([5]) Directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (JO L 91 du 29.3.2019, p. 45).

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission du 28 novembre 2019 relatif à des obligations détaillées incombant aux prestataires du service européen de télépéage, au contenu minimal de la déclaration de secteur de service européen de télépéage, aux interfaces électroniques, aux exigences applicables aux constituants d'interopérabilité, et abrogeant la décision 2009/750/CE (JO L 43 du 17.2.2020, p. 49).

([7]) Règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission du 28 novembre 2019 concernant la classification des véhicules, les obligations des utilisateurs du service européen de télépéage, les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité et les critères minimaux d'éligibilité des organismes notifiés (JO L 43 du 17.2.2020, p. 41).

([8]) Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des véhicules pour l'utilisation d'infrastructures routières (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

([9]) Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

La Commission évalue la demande à la lumière des justifications fournies conformément au premier alinéa. La Commission tient dûment compte de l'avis des États membres voisins concernés.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus récente étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 31

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau central et le réseau central étendu

1. Les États membres veillent à ce que les infrastructures routières du réseau central et du réseau central étendu soient conformes à l'article 30, paragraphe 1.

2. Les États membres veillent à ce que les routes visées à l'article 29, paragraphe 1, point a), répondent aux exigences suivantes, au plus tard le 31 décembre 2030 pour les infrastructures routières du réseau central et le 31 décembre 2040 pour les infrastructures routières du réseau central étendu:

a) ces routes sont spécialement conçues, construites ou modernisées pour la circulation automobile;

b) ces routes comportent, excepté en certains endroits ou à titre temporaire, des chaussées distinctes pour les deux sens de circulation, séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou par d'autres moyens assurant un niveau de sécurité équivalent; et

c) ces routes ne croisent à niveau ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier.

3. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2040, les infrastructures routières du réseau central et du réseau central étendu répondent aux exigences suivantes:

a) des aires de repos, offrant des espaces de stationnement sûrs et suffisants et des installations appropriées, y compris des installations sanitaires, qui répondent aux besoins d'une main-d'œuvre diversifiée, sont mises à disposition sur les routes du réseau central et du réseau central étendu à un intervalle maximum de 60 km entre elles; et

b) respectent les exigences énoncées à l'article 30, paragraphe 2, point c).

4. Les États membres veillent à assurer, d'ici le 31 décembre 2040, l'aménagement, le long des routes du réseau central et du réseau central étendu ou à 3 km maximum de la sortie la plus proche de la route du réseau transeuropéen, d'aires de stationnement sûres et sécurisées, situées en moyenne à des intervalles de 150 km, offrant suffisamment d'espace de stationnement pour les véhicules utilitaires et répondant aux exigences fixées à l'article 8 *bis*, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 561/2006. Les États membres peuvent se concentrer sur les tronçons routiers à forte intensité de trafic de marchandises.

5. Les États membres veillent à ce que les infrastructures routières respectent les exigences de l'article 30, paragraphe 3:

a) pour l'infrastructure existante du réseau central au plus tard le 31 décembre 2025 et pour l'infrastructure existante du réseau central étendu au plus tard le 31 décembre 2030; et

b) pour les nouvelles infrastructures du réseau central au plus tard le 31 décembre 2030 et pour les nouvelles infrastructures du réseau central étendu au plus tard le 31 décembre 2040 ou, si le tronçon routier est achevé avant, à sa date d'achèvement.

6. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences fixées aux paragraphes 2, 3 et 4 en ce qui concerne les routes où la densité de trafic ne dépasse pas 10 000 véhicules par jour dans les deux sens, ou en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Toute demande de cette nature doit être étayée par une justification suffisante, en tenant également compte du fait que les infrastructures concernées sont soumises aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits et inspections de sécurité routière et, en tant que de besoin, à des mesures correctives conformément à la directive 2008/96/CE. La demande de dérogations est coordonnée avec l'État ou les États membres voisins dans le cas de tronçons transfrontaliers. Tout État membre voisin peut présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande à la lumière des justifications fournies conformément au premier alinéa. La Commission tient dûment compte de l'avis des États membres voisins concernés.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus récente étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 32

Priorités supplémentaires 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 aux articles 12 et 13, l'attention est portée sur les points suivants:

a) améliorer et promouvoir la sécurité routière, en tenant compte des besoins des usagers vulnérables et des usagers de la route dans toute leur diversité, en particulier des personnes à mobilité réduite;

b) atténuer les encombrements sur les routes existantes, notamment par une gestion intelligente du trafic, y compris par des redevances de congestion dynamiques ou des péages variables en fonction de l'heure, de la semaine ou de la saison;

c) améliorer les processus de numérisation et d'automatisation, introduire des technologies innovantes pour améliorer le contrôle du respect du cadre juridique de l'Union en matière de transport routier, y compris des outils intelligents et automatisés de contrôle de l'application des règles et des infrastructures de communication;

d) lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures routières, assurer la continuité et l'accessibilité des voies piétonnes et cyclables afin de promouvoir les modes de transport actifs et d'améliorer, le cas échéant, les infrastructures de mobilité active; et

e) aménager sur le réseau global des aires de stationnement sûres et sécurisées, fournissant un espace de stationnement suffisant pour les véhicules utilitaires et répondant aux exigences fixées à l'article 8 *bis*, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 561/2006.

SECTION 5

Infrastructures de transport aérien

Article 33

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, y compris les infrastructures et équipements nécessaires aux opérations terrestres et de transport dans la zone aéroportuaire, et les vertiports;

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

d) les systèmes GTA/SNA et les équipements associés, y compris les équipements spatiaux;

e) les infrastructures liées aux carburants alternatifs et à l'alimentation en électricité des aéronefs en stationnement;

f) les infrastructures pour la production sur place de carburants alternatifs, l'amélioration de l'efficacité énergétique ainsi que la réduction des incidences sur le climat et l'environnement et des nuisances sonores des aéroports ou des opérations aéroportuaires connexes, telles que les services d'assistance en escale, l'exploitation des aéronefs et le transport terrestre de voyageurs;

g) les infrastructures utilisées pour la collecte sélective des déchets, la prévention des déchets et les activités dans le domaine de l'économie circulaire; et

h) les ports spatiaux.

2. Pour faire partie du réseau global, un aéroport remplit au moins une des conditions suivantes:

a) pour les aéroports de fret, le volume annuel total des marchandises représente au moins 0,2 % du volume annuel total des marchandises de tous les aéroports de l'Union;

b) 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.

Le volume annuel total des voyageurs et le volume annuel total des marchandises se fondent sur la dernière moyenne calculée sur trois ans, basée sur les statistiques publiées par Eurostat.

Article 34

Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau central et le réseau global

1. Les États membres veillent à ce que:

a) les aéroports du réseau transeuropéen de transport dont le volume annuel total du trafic de voyageurs est supérieur à douze millions soient reliés au réseau transeuropéen de transport ferroviaire, y compris, dans la mesure du possible, le réseau ferroviaire à grande vitesse offrant des services longue distance, d'ici au 31 décembre 2040, sauf lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques importantes empêchent de telles connexions;

b) les aéroports du réseau transeuropéen de transport dont le volume annuel total de trafic de voyageurs est supérieur à quatre millions et inférieur à douze millions de voyageurs soient reliés au réseau ferroviaire transeuropéen ou, lorsque l'aéroport est situé dans un nœud urbain du réseau ferroviaire transeuropéen ou à proximité de celui-ci, à ce nœud urbain, par chemin de fer, métro, train léger, tramway ou téléphérique ou, à titre exceptionnel, par d'autres solutions de transport public à émissions nulles, au plus tard le 31 décembre 2050, sauf lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques importantes empêchent de telles connexions;

c) tout aéroport du réseau transeuropéen de transport dispose d'au moins un terminal de fret qui soit ouvert à tous les opérateurs et utilisateurs de manière non discriminatoire et qui applique des redevances transparentes et non discriminatoires;

d) 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 ([10]), s'appliquent aux infrastructures de transport aérien;

e) les infrastructures de gestion du trafic aérien permettent la mise en œuvre du ciel unique européen conformément aux règlements (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 et (UE) 2018/1139, 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;

f) des infrastructures pour carburants alternatifs soient déployées dans les aéroports conformément au règlement (UE) 2023/1804; et

g) les aéroports du réseau central et du réseau global dont le volume annuel total du trafic de voyageurs est supérieur à quatre millions disposent d'infrastructures assurant la fourniture d'air conditionné aux aéronefs en stationnement aux postes de stationnement au contact utilisés pour les opérations de transport commercial au plus tard le 31 décembre 2030 pour les aéroports du réseau central et le 31 décembre 2040 pour les aéroports du réseau global.

Le volume annuel total de passagers visé au premier alinéa, points a), b) et g), est basé sur la dernière moyenne triennale disponible le 18 juillet 2024, sur la base des statistiques publiées par Eurostat.

2. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations au moyen d'actes d'exécution en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 1, points a), b) et g), en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, de l'absence d'un système ferroviaire sur le territoire, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Toute demande en ce sens est dûment motivée. Les États membres peuvent demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande à la lumière des justifications fournies conformément au premier alinéa.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus récente étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 35

Priorités supplémentaires 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 aux articles 12 et 13, l'attention est portée sur les points suivants:

a) accroître l'efficacité énergétique et opérationnelle des aéroports;

b) soutenir la mise en œuvre du ciel unique européen et des systèmes interopérables, en particulier ceux développés dans le cadre du projet SESAR conformément au plan directeur GTA européen, y compris ceux visant à garantir l'intégration complète et sûre des nouveaux véhicules aériens avec ou sans équipage;

c) améliorer les processus de numérisation et d'automatisation, notamment en vue d'accroître la sécurité et la sûreté;

d) améliorer les interconnexions multimodales entre les aéroports et les infrastructures d'autres modes de transport, ainsi qu'entre les aéroports et les nœuds urbains, le cas échéant;

([10]) 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).

e) améliorer la durabilité et atténuer les incidences sur le climat et l'environnement, ainsi que les nuisances sonores, notamment par l'introduction de nouvelles technologies et d'innovations, de carburants alternatifs, d'aéronefs à émissions faibles ou nulles et d'infrastructures à émissions de carbone faibles ou nulles et d'autres infrastructures pour carburants alternatifs conformes au règlement (UE) 2023/1804, ainsi que d'autres carburants conformes au règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil ([11]);

f) relier les aéroports du réseau global et du réseau central dont le volume annuel total du trafic de voyageurs est inférieur à quatre millions au réseau et, le cas échéant, aux nœuds urbains correspondants, comme indiqué à l'annexe II, par chemin de fer, métro, train léger, tramway, téléphérique ou, à titre exceptionnel, d'autres solutions de transport public à émissions nulles; et

g) disposer d'infrastructures assurant la fourniture d'air conditionné aux aéronefs en stationnement aux postes de stationnement éloignés, et aux postes de stationnement au contact dans les aéroports du réseau transeuropéen de transport dont le volume annuel total du trafic de voyageurs est inférieur à quatre millions.

SECTION 6

Infrastructures pour les terminaux de fret multimodaux

Article 36

Définition des terminaux de fret multimodaux

1. Les terminaux de fret multimodaux du réseau transeuropéen de transport sont des terminaux qui sont ouverts à tous les opérateurs et utilisateurs de manière non discriminatoire et qui sont:

a) situés dans les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, tels qu'énumérés à l'annexe II, ou à proximité de ceux-ci;

b) situés dans les ports intérieurs du réseau transeuropéen de transport, tels qu'énumérés à l'annexe II, ou à proximité de ceux-ci;

c) situés dans les aéroports du réseau transeuropéen de transport, tels qu'énumérés à l'annexe II; ou

d) classés comme terminaux rail-route ou terminaux le long des voies navigables intérieures du réseau transeuropéen de transport, tels qu'énumérés à l'annexe II.

2. Les États membres s'efforcent dans toute la mesure du possible de veiller à ce que les terminaux de fret multimodaux offrent une capacité suffisante pour répondre aux besoins du réseau transeuropéen de transport, en tenant compte des flux de trafic actuels et futurs, en particulier des flux de trafic desservant les nœuds urbains, les centres industriels, les ports et les pôles logistiques.

3. Le 19 juillet 2027 au plus tard, les États membres procèdent à une analyse de marché et prospective des terminaux de fret multimodaux sur leur territoire. Au minimum, cette analyse:

a) examine les flux de trafic de fret actuels et futurs, par mode de transport;

b) recense les terminaux de fret multimodaux existants du réseau transeuropéen de transport sur leur territoire et évalue les besoins de nouveaux terminaux de fret multimodaux ou de capacité supplémentaire de transbordement dans les terminaux existants; et

c) étudie les moyens de garantir une distribution adéquate des terminaux de fret multimodaux offrant une capacité de transbordement à même de répondre aux besoins visés au point b), ce qui implique de tenir compte des terminaux situés dans les zones frontalières des États membres voisins.

Les États membres consultent les chargeurs, les transporteurs et les opérateurs logistiques, ainsi que les autres parties prenantes pertinentes qui exercent leurs activités sur leur territoire. Ils tiennent compte des résultats de la consultation dans leur analyse.

Les États membres communiquent sans retard les résultats de cette analyse à la Commission.

([11]) Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation) (JO L, 2023/2405, 31.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj).

4. Lorsque l'analyse visée au paragraphe 3 met en évidence la nécessité de nouveaux terminaux de fret multimodaux ou de capacités de transbordement supplémentaires dans les terminaux existants, les États membres élaborent un plan d'action pour le développement d'un réseau de terminaux de fret multimodaux, incluant les lieux où de tels besoins ont été recensés.

Le plan d'action est notifié à la Commission au plus tard douze mois après la finalisation de l'analyse visée au paragraphe 3.

Sur la base de ce plan d'action, les États membres communiquent à la Commission une liste des terminaux rail-route et des terminaux le long des voies navigables intérieures qu'ils proposent d'ajouter aux annexes I et II.

5. Pour faire partie du réseau transeuropéen de transport et figurer dans l'annexe II, un terminal rail-route ou un terminal le long des voies navigables intérieures remplit au moins l'une des conditions suivantes:

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

b) il s'agit du principal terminal rail-route désigné par l'État membre pour une région NUTS 2, lorsqu'il n'existe pas de terminal rail-route conforme au point a) dans cette région NUTS 2;

c) l'État membre concerné propose de l'ajouter aux annexes I et II conformément au paragraphe 4 du présent article.

Article 37

Composants d'infrastructure

Les terminaux de fret multimodaux comprennent notamment:

a) des infrastructures reliant les différents modes de transport à l'intérieur d'un terminal et à proximité;

b) des équipements tels que des grues, des convoyeurs ou d'autres dispositifs de transbordement permettant de déplacer le fret entre les différents modes de transport, de le positionner et de le stocker;

c) des zones spécifiques, telles que la zone d'embarquement, la zone tampon intermédiaire et la zone d'attente, la zone de transbordement et les voies de circulation ou de chargement;

d) des systèmes TIC pour les transports adéquats pour des opérations efficaces au sein du terminal, tels que ceux qui facilitent la planification des capacités de l'infrastructure, les opérations de transport, les connexions entre les modes et le transbordement; et

e) des infrastructures pour carburants alternatifs.

Article 38

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Les États membres s'efforcent dans toute la mesure possible de veiller, de manière équitable et non discriminatoire, à ce que tous les terminaux de fret multimodaux, qui sont ouverts à tous les opérateurs et utilisateurs de manière non discriminatoire et qui appliquent des redevances transparentes et non discriminatoires, dans les ports maritimes et intérieurs énumérés à l'annexe II et dans tous les terminaux rail-route et les terminaux le long des voies navigables intérieures indiqués sur les cartes figurant à l'annexe I et énumérés à l'annexe II, répondent aux exigences suivantes:

a) ils sont reliés à au moins deux modes de transport disponibles dans la zone;

b) ils sont, d'ici le 31 décembre 2030, équipés à l'intérieur du terminal ou à une distance maximale de 3 km du terminal, d'au moins une station de recharge au sens de l'article 2, point 52), du règlement (UE) 2023/1804 dédiée aux véhicules utilitaires lourds et, le cas échéant, une station de ravitaillement au sens de l'article 2, point 59), dudit règlement, utilisée pour l'hydrogène et réservée aux véhicules utilitaires lourds; et

c) ils sont équipés d'outils numériques pour faciliter, d'ici au 31 décembre 2030:

i) l'efficacité des opérations au sein du terminal, qui peut comprendre des systèmes de reconnaissance des numéros d'immatriculation (photogates), un système d'exploitation du terminal, un système d'enregistrement numérique d'entrée/de sortie du conducteur, des caméras ou d'autres capteurs sur les équipements de transbordement ainsi que des systèmes de caméras côté rail; et

ii) la fourniture de flux d'informations à l'intérieur d'un terminal et entre les modes de transport le long de la chaîne logistique et le terminal, capables d'échanger des informations avec des systèmes ouverts et interopérables.

2. Les États membres s'efforcent dans toute la mesure possible de veiller, de manière équitable et non discriminatoire, à ce que, d'ici le 31 décembre 2030, les terminaux de fret multimodaux visés au paragraphe 1, qui sont reliés au réseau ferroviaire et qui offrent un transbordement vertical, disposent de suffisamment de capacités de transbordement et soient en mesure de traiter les types suivants d'unités de chargement intermodales préhensibles: conteneur, caisse mobile ou semi-remorque.

3. Les États membres s'efforcent dans toute la mesure possible de veiller, de manière équitable et non discriminatoire, à ce que, d'ici le 31 décembre 2040, les terminaux de fret multimodaux visés au paragraphe 1, qui sont reliés au réseau ferroviaire central ou au réseau ferroviaire central étendu puissent prendre en charge des trains de 740 m de long sans manipulation ou, si cela n'est pas économiquement viable, à ce que des mesures adéquates soient prises pour améliorer l'efficacité opérationnelle de la prise en charge des trains de 740 m de long.

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux terminaux de fret multimodaux qui ne sont connectés qu'à des réseaux ferroviaires isolés.

4. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission adopte des actes d'exécution accordant des dérogations aux exigences visées au présent article en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, en particulier lorsque le terminal est situé dans une zone géographiquement restreinte, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Toute demande en ce sens est dûment motivée. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande à la lumière des justifications fournies conformément au premier alinéa.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard 30 jours calendaires à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa. Si la Commission estime que les informations fournies sont insuffisantes, elle peut demander à l'État membre d'en apporter de nouvelles dans un délai de 30 jours calendaires à compter de la réception desdites informations complémentaires.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au premier alinéa ou, si les États membres concernés ont fourni des informations complémentaires conformément au troisième alinéa, au plus tard quatre mois à compter de la réception des dernières informations, la date la plus récente étant retenue. En l'absence de décision expresse de la Commission dans ce délai, la dérogation est réputée accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du présent article.

Article 39

Priorités supplémentaires 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 aux articles 12 et 13, l'attention est portée sur les points suivants:

a) faciliter les interconnexions entre les différents modes de transport;

b) éliminer les principaux obstacles techniques et administratifs au transport multimodal, notamment grâce à l'utilisation des eFTI;

c) développer une circulation fluide des informations permettant l'exécution des services de transport dans l'ensemble du système transeuropéen de transport;

d) faciliter l'interopérabilité pour le partage des données, l'accès aux données et la réutilisation des données au sein des différents modes de transport et entre eux;

e) faire en sorte, le cas échéant, que les voies de service et les terminaux de fret multimodaux sur le réseau transeuropéen de transport permettent de traiter les trains de 740 m de long sans manipulation;

f) assurer l'extension et l'électrification des voies de départ et d'arrivée, l'adaptation des systèmes de signalisation et l'amélioration de la configuration des voies;

g) promouvoir, le cas échéant, la migration des voies d'accès vers l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm; et

h) promouvoir une infrastructure de transport multimodale qui facilite un transfert modal effectif vers des modes de transport durables.

SECTION 7

Nœuds urbains

Article 40

Composants de nœud urbain

1. Un nœud urbain comprend notamment:

a) une infrastructure de transport dans le nœud urbain faisant partie du réseau transeuropéen de transport, y compris les contournements; et

b) des points d'accès au réseau transeuropéen de transport, qui sont ouverts à tous les opérateurs et utilisateurs de manière non discriminatoire, notamment des ports, des aéroports ainsi que des gares ferroviaires, des gares routières et des terminaux de fret multimodaux.

2. Les villes au centre de chaque nœud urbain du réseau transeuropéen de transport sont énumérées à l'annexe II. Pour faire partie du réseau transeuropéen de transport et figurer à l'annexe II, un nœud urbain doit avoir une population de 100 000 habitants ou plus ou, s'il n'existe pas de nœud urbain dans une région NUTS 2, il doit être le nœud principal de cette région NUTS 2.

Article 41

Exigences applicables aux nœuds urbains

1. Afin de garantir le bon fonctionnement de l'ensemble du réseau sans goulets d'étranglement, lors du développement du réseau transeuropéen de transport dans les nœuds urbains, les États membres veillent:

a) à la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs, conformément au règlement (UE) 2023/1804;

b) au plus tard le 31 décembre 2027:

i) à l'adoption et au suivi d'un plan de mobilité urbaine durable (PMUD) pour chaque nœud urbain comprenant, entre autres, des mesures visant à intégrer les différents modes de transport et à passer à une mobilité durable, à promouvoir une mobilité efficace à émissions nulles ou faibles, y compris la logistique urbaine, et à réduire la pollution atmosphérique et sonore et, le cas échéant, à évaluer l'accessibilité des utilisateurs aux transports; et

ii) à la collecte et à la présentation à la Commission de données de mobilité urbaine par nœud urbain dans les domaines de la durabilité, de la sécurité et de l'accessibilité conformément aux indicateurs et méthodes visés au paragraphe 2;

c) d'ici le 31 décembre 2030, à la mise en place de plateformes multimodales pour le transport de passagers afin de faciliter les connexions au premier et au dernier kilomètre, y compris faciliter l'accès aux infrastructures de transport public et la mobilité active, et qui soient équipées d'au moins une station de recharge au sens de l'article 2, point 52), du règlement (UE) 2023/1804 réservée aux autobus et aux autocars; les États membres examinent également la mise en place, dans ces plateformes, d'une station de ravitaillement, telle que définie à l'article 2, point 59), dudit règlement, utilisée pour l'hydrogène et réservée aux autobus et aux autocars; et

d) d'ici le 31 décembre 2040, à la mise en place, sous réserve d'une analyse socio-économique coûts-avantages, d'au moins un terminal de fret multimodal, si un tel terminal n'existe pas déjà, offrant une capacité de transbordement suffisante à l'intérieur ou à proximité du nœud urbain.

Un terminal de fret multimodal peut desservir plusieurs nœuds urbains et être situé dans le nœud urbain lui-même ou à proximité de celui-ci. Les États membres informent la Commission en conséquence.

2. Lors de l'adoption et du suivi des PMUD, les autorités locales, en coopération avec les autorités nationales le cas échéant, s'efforcent dans toute la mesure possible de veiller à ce que les PMUD soient conformes aux orientations énoncées à l'annexe V, tout en tenant compte des flux de transport transeuropéens à longue distance.

Au plus tard le 19 juillet 2025, la Commission adopte un acte d'exécution:

a) définissant, en nombre limité, les indicateurs devant être utilisés pour la collecte de données prévue au paragraphe 1, point b), du présent article;

b) établissant une méthode de collecte et de présentation des données conformément au paragraphe 1 du présent article; et

c) précisant les délais individuels pour la présentation de ces données.

Ces délais vont de trois à cinq ans.

L'acte d'exécution est élaboré en étroite coopération avec les États membres et leurs autorités régionales et locales et, ce faisant, il est tenu compte de la disponibilité et de l'accessibilité des données au niveau local, ainsi que des plans de mobilité urbaine existants.

Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 61, paragraphe 3.

3. La Commission met aussi en place, au plus tard le 19 juillet 2025, une interface internet permettant aux autorités compétentes de soumettre les PMUD et les indicateurs visés au paragraphe 1, point b), et permettant aux États membres de s'assurer que les PMUD et les indicateurs ont été soumis.

4. Au plus tard le 19 juillet 2025, les États membres désignent, sans préjudice de l'article 8, paragraphe 5, un point de contact national pour les PMUD et établissent un programme national relatif aux PMUD dans le but d'apporter un soutien aux nœuds urbains pour l'adoption et la mise en œuvre des PMUD visés au paragraphe 1, point b), i), du présent article.

Article 42

Priorités supplémentaires pour les nœuds urbains

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux nœuds urbains, et outre les priorités générales énoncées aux articles 12 et 13, l'attention est portée sur les points suivants:

a) les connexions du premier et du dernier kilomètre entre et vers les points d'accès au réseau transeuropéen de transport visés à l'article 40, paragraphe 1, point b), afin d'accroître les performances du réseau transeuropéen de transport, comme les métros ou les tramways;

b) une interconnexion fluide entre les infrastructures du réseau transeuropéen de transport et les infrastructures de transport durable régional et local, qui peut comprendre:

   i) pour les voyageurs, la possibilité d'accéder aux informations, de réserver et payer leurs voyages et de récupérer leurs billets au moyen de services de mobilité numérique multimodale, afin de permettre l'optimisation des itinéraires des véhicules en vue d'améliorer la gestion des flux de trafic et la sécurité routière et de réduire la congestion et la pollution atmosphérique; et

   ii) pour le fret, des installations logistiques urbaines pour renforcer la consolidation des livraisons dans les zones urbaines, telles que des microplateformes et des plateformes logistiques de cycles, en particulier celles reliées aux infrastructures de transport ferroviaire et par voie d'eau;

c) une interconnexion durable, continue et sûre des infrastructures de transport de passagers entre le rail, la route et, le cas échéant, la navigation intérieure, aérienne et maritime, y compris l'intégration d'infrastructures pour les modes actifs, en particulier lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures de transport;

d) une interconnexion durable, continue et sûre des infrastructures de transport de marchandises entre le rail, la route et, le cas échéant, la navigation intérieure, aérienne et maritime, ainsi que les connexions adéquates avec les plateformes et installations logistiques;

e) l'atténuation de l'exposition des zones urbaines aux nuisances causées par les transports ferroviaires et routiers de transit;

f) la promotion d'un transport et d'une mobilité efficaces, peu bruyants et à émissions nulles, y compris l'écologisation des flottes urbaines pour les passagers et les marchandises;

g) le cas échéant, l'augmentation de la part modale des transports publics et des modes actifs par l'intermédiaire de mesures visant à orienter principalement la mobilité des voyageurs en faveur de ces modes, y compris des infrastructure sûres et sécurisées pour les modes actifs;

h) la promotion d'une livraison de marchandises en zone urbaine qui soit efficace et à faibles émissions sonores et de carbone;

i) le cas échéant, l'amélioration de l'accessibilité et de la connectivité entre les zones urbaines et rurales et de l'accès à des transports intelligents, durables et abordables; et

j) l'adoption de mesures concrètes favorisant un déploiement plus vaste des outils TIC et des systèmes de transport intelligents, avec un accès ouvert à tous les opérateurs, pour permettre l'optimisation des itinéraires des véhicules en vue d'améliorer la gestion des flux de trafic, de réduire la congestion et la pollution atmosphérique et d'améliorer la sécurité routière ainsi que les informations en temps réel sur la disponibilité d'infrastructures pour carburants alternatifs.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS POUR DES TRANSPORTS INTELLIGENTS ET RÉSILIENTS

Article 43

Systèmes TIC pour les transports

1. Les systèmes TIC pour les transports sont tels qu'ils permettent la gestion des capacités et 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, l'amélioration de la résilience, de la sécurité et de la sûreté, la réduction de la congestion, l'accroissement des performances opérationnelles et environnementales et la simplification des procédures administratives. Les systèmes TIC pour les transports facilitent également une connexion fluide entre les infrastructures et les actifs mobiles.

2. Les systèmes TIC pour les transports visés ci-après sont déployés conformément aux dispositions spécifiques du droit de l'Union et dans les limites de celles-ci, dans l'ensemble de l'Union, afin de garantir la présence d'un ensemble de capacités de base interopérables dans tous les États membres:

a) pour les voies ferroviaires: l'ERTMS et les applications télématiques pour les services de transport de marchandises et de passagers dont il est fait mention dans la spécification technique d'interopérabilité, en particulier les résultats de l'entreprise commune Shift2Rail et de l'entreprise commune "Système ferroviaire européen";

b) pour le transport par voies navigables intérieures: les SIF;

c) pour le transport routier: le STI;

d) pour le transport maritime: pour la gestion du trafic maritime, les services VTMIS et, pour l'échange d'informations, l'EMSWe;

e) pour le transport aérien: les systèmes GTA/SNA, en particulier ceux issus du projet SESAR; et

f) pour le transport multimodal: les eFTI.

3. Les États membres peuvent également promouvoir d'autres systèmes TIC pour les transports, le cas échéant, de manière coordonnée et harmonisée sur le réseau transeuropéen de transport. Il peut s'agir notamment d'améliorations de la numérisation pour les chemins de fer, de la promotion de l'espace de données de l'Union sur la mobilité et de cadres facilitant l'échange de données entre entreprises, lorsqu'il est établi par l'Union, en vue de la transparence et de l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, et d'infrastructures TIC appropriées permettant une application intelligente fondée sur l'échange de données en temps réel entre les opérateurs économiques et les autorités de contrôle nécessaires pour vérifier le respect des exigences réglementaires applicables, y compris lorsque les véhicules sont en mouvement.

Article 44

Des services de transport durable de marchandises

Les États membres favorisent les projets d'intérêt commun qui fournissent des services de transport de marchandises efficaces utilisant les infrastructures du réseau transeuropéen de transport et qui contribuent, dans le même temps, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres incidences socio-économiques et environnementales négatives, telles que la pollution atmosphérique et sonore, 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 liaisons maritimes à courte distance dans le cadre de l'espace maritime européen, aux systèmes TIC pour les transports et à la mise en place des infrastructures auxiliaires nécessaires pour atteindre les objectifs essentiellement environnementaux et de sécurité de ces services;

c) faciliter les opérations de transport multimodal, y compris les flux d'informations associés nécessaires, et améliorer la coopération entre les participants de la chaîne logistique, y compris les chargeurs, les opérateurs, les prestataires de services et leurs clients;

d) stimuler l'efficacité en termes de ressources et favoriser une exploitation à émissions nulles ou faibles, notamment dans les domaines des technologies, des opérations, de la traction, de la conduite/propulsion des véhicules ainsi que de la planification des systèmes et des opérations; ou

e) améliorer les liaisons avec les régions les plus vulnérables et isolées de l'Union, en particulier les régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que les zones à faible densité de population, en promouvant des services réguliers et fréquents.

Article 45

Nouvelles technologies et innovations

Afin que le réseau transeuropéen de transport puisse s'adapter au développement et au déploiement de technologies innovantes, les États membres et la Commission encouragent, de manière coordonnée, les projets d'intérêt commun qui visent en particulier à:

a) soutenir et promouvoir la décarbonation des transports par la transition vers des véhicules, des trains, des navires, et des aéronefs fonctionnant avec des carburants alternatifs, à émissions nulles ou faibles, ainsi que d'autres technologies innovantes et durables pour les transports et les réseaux;

b) promouvoir des technologies émergentes durables afin d'améliorer et de faciliter le transport et la mobilité des passagers et des marchandises;

c) renforcer la décarbonation de tous les modes de transport en stimulant l'efficacité énergétique, introduire des solutions à émissions nulles ou faibles fonctionnant avec des carburants alternatifs, et mettre en place les infrastructures correspondantes, si possible grâce à des synergies avec le réseau transeuropéen d'énergie;

d) soutenir l'adoption et le déploiement de nouvelles technologies numériques, et notamment promouvoir les infrastructures d'échange de données et de connectivité assurant une couverture ininterrompue dans l'ensemble du réseau afin de garantir le niveau et les performances les plus élevés des infrastructures numériques et d'atteindre des degrés d'automatisation plus élevés, en mettant particulièrement l'accent sur le secteur ferroviaire;

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

f) améliorer le fonctionnement, la gestion, l'accessibilité, l'interopérabilité, la multimodalité et l'efficacité du réseau, y compris par la mise en place de services de mobilité numérique multimodale tels que la mise en place de solutions de "mobilité servicielle";

g) promouvoir des moyens efficaces de fournir à tous les utilisateurs et prestataires de services de transport des informations accessibles et compréhensibles concernant les interconnexions, l'interopérabilité et la multimodalité ainsi que les incidences sur l'environnement de leurs choix en matière de transport;

h) promouvoir des mesures permettant de réduire les externalités négatives, comme la congestion, les atteintes à la santé et tout type de pollution, y compris les nuisances sonores et les émissions;

i) introduire des technologies de sécurité;

j) améliorer la résilience des infrastructures de transport face aux perturbations et au changement climatique grâce à la mise à niveau et à la conception des infrastructures ainsi qu'à des solutions numériques et protégées contre les cyberattaques visant à préserver le réseau en cas de catastrophes naturelles ou d'origine humaine; et

k) faire progresser davantage le développement et le déploiement des systèmes TIC et des nouvelles technologies pour les transports au sein des modes de transport et entre eux.

Aux fins du premier alinéa, point c), les infrastructures de transport correspondantes peuvent:

a) inclure l'accès au réseau, les canalisations et d'autres installations nécessaires à l'approvisionnement énergétique;

b) tenir compte de l'interface infrastructure/véhicule, y compris la recharge intelligente et bidirectionnelle;

c) inclure les systèmes TIC pour les transports;

d) servir de plateforme énergétique permettant de desservir différents modes de transport, afin de relier la production locale d'énergie propre à des applications de mobilité à émissions nulles; et

e) contribuer au déploiement d'autres technologies accélérant la décarbonation de l'économie.

Article 46

Résilience des infrastructures

1. Lors de la planification et de la mise en œuvre de projets d'intérêt commun, les États membres s'efforcent dans toute la mesure nécessaire d'améliorer la sûreté et la résilience des infrastructures face au changement climatique, aux risques naturels, aux menaces hybrides, aux catastrophes d'origine humaine, aux accidents, et aux interruptions opérationnelles, ainsi qu'aux perturbations intentionnelles affectant le fonctionnement du réseau de transport de l'Union. En particulier, il est tenu compte:

a) des interdépendances, des liens et des effets en cascade avec d'autres réseaux tels que les réseaux de télécommunications et d'électricité;

b) de la sécurité, de la sûreté et des performances en présence de dangers multiples;

c) de la qualité structurelle des infrastructures tout au long de leur cycle de vie, en accordant une attention particulière aux conditions environnementales et à l'évolution prévue des conditions climatiques;

d) des besoins en matière de protection civile pour réagir aux perturbations, y compris en matière de transport de marchandises dangereuses; et

e) de la cybersécurité et de la résilience des infrastructures, en accordant une attention particulière aux infrastructures transfrontalières.

2. Les projets d'intérêt commun pour lesquels une évaluation des incidences sur l'environnement doit être réalisée conformément à la directive 2011/92/UE font l'objet d'une prise en compte des enjeux climatiques. La prise en compte des enjeux climatiques s'effectue sur la base des bonnes pratiques et des orientations les plus récentes disponibles pour garantir que les infrastructures de transport sont résilientes aux effets néfastes du changement climatique, au moyen d'une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatique, y compris grâce à des mesures d'adaptation pertinentes et à l'intégration des coûts des émissions de gaz à effet de serre dans l'analyse coûts-avantages. Sans préjudice d'autres actes juridiques de l'Union, cette exigence ne s'applique pas aux projets pour lesquels la procédure de passation de marchés dans le cadre de l'évaluation des incidences sur l'environnement a été engagée au plus tard le 18 juillet 2024.

3. Au plus tard le 19 juillet 2026, la Commission, en étroite coopération avec les États membres concernés, procède à une évaluation de la résilience et de la vulnérabilité du réseau central aux conséquences du changement climatique, sur la base de laquelle elle peut élaborer et mettre à la disposition du public les bonnes pratiques concernant d'éventuelles mesures d'adaptation visant à garantir la résilience du réseau.

Article 47

Risques pour la sécurité ou l'ordre public

1. Les États membres s'efforcent dans toute la mesure possible de veiller à ce que les infrastructures du réseau transeuropéen de transport soient protégées contre les risques pour la sécurité ou l'ordre public, en évaluant les risques potentiels pour la sécurité ou l'ordre public résultant de participations ou de contributions d'une entreprise d'un pays tiers à un projet d'intérêt commun.

2. Pour déterminer si la participation ou la contribution d'une entreprise d'un pays tiers à un projet d'intérêt commun est susceptible d'avoir une incidence sur des infrastructures pour des raisons de sécurité ou d'ordre public, les États membres peuvent examiner ses effets potentiels sur, entre autres:

a) la fourniture d'intrants essentiels à la construction, à l'exploitation et à la maintenance des infrastructures; et

b) l'accès à des informations sensibles, y compris les données à caractère personnel, ou la capacité de contrôler ces informations en liaison avec la construction, l'exploitation et la maintenance des infrastructures.

Les États membres peuvent également tenir compte, en particulier, des facteurs énumérés à l'article 4, paragraphe 2, du règlement (UE) 2019/452.

3. Sans préjudice du règlement (UE) 2019/452, du fait que chaque État membre est seul responsable de sa sécurité nationale, comme le prévoit l'article 4, paragraphe 2, du TUE, et du droit de chaque État membre de protéger les intérêts essentiels de sa sécurité, au sens de l'article 346 du TFUE, lorsqu'un État membre estime que la participation ou la contribution d'une entreprise d'un pays tiers à un projet d'intérêt commun est susceptible d'avoir une incidence sur des infrastructures du réseau transeuropéen de transport pour des raisons de sécurité ou d'ordre public, il informe la Commission de toutes les mesures appropriées adoptées pour atténuer ce risque.

4. Le présent article ne s'applique pas à la participation ou à la contribution à un projet d'intérêt commun d'une personne physique, y compris d'une personne physique qui accomplit, au sein d'une entreprise d'un pays tiers, pendant un certain temps, en faveur d'une autre personne et sous la direction de celle-ci, des prestations en contrepartie desquelles elle touche une rémunération.

Article 48

Mobilité militaire

1. Lors de la construction ou de la modernisation d'infrastructures sur des tronçons du réseau transeuropéen de transport qui se chevauchent avec le réseau de transport militaire mentionné dans le document intitulé "Military requirements for Military Mobility within and beyond the EU" ("Besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE") approuvé par le Conseil le 26 juin 2023 et le 23 octobre 2023 et dans tout document ultérieur révisant ces exigences approuvé par la suite, les États membres évaluent la nécessité, la pertinence et la faisabilité d'aller au-delà des exigences énoncées au chapitre III du présent règlement, afin de tenir compte du poids, de la taille ou du volume du transport militaire de troupes et de matériel.

2. Au plus tard le 19 juillet 2025 et compte tenu des exigences constitutionnelles des États membres, la Commission réalise une étude afin de recenser les possibilités de mouvements à grande échelle et à court préavis dans l'ensemble de l'Union, y compris la mobilité militaire. Au cours de cette étude, la Commission consulte les États membres.

Article 49

Maintenance et cycle de vie du projet

Sans préjudice de la responsabilité des États membres en ce qui concerne la planification, le financement et la gestion de la maintenance des infrastructures ni du principe budgétaire d'annualité, le cas échéant, les États membres s'efforcent dans toute la mesure possible de veiller à ce que:

a) les infrastructures du réseau transeuropéen de transport fassent l'objet d'une maintenance de façon à assurer, pendant leur durée de vie, un niveau élevé de service et de sécurité adapté aux flux de trafic, et pour que les besoins de maintenance préventive, l'amélioration de leur résilience et les coûts estimés sur toute la durée de vie des infrastructures soient pris en compte dans la phase de planification de la construction ou de la modernisation;

b) la maintenance des infrastructures routières et, le cas échéant, des infrastructures de navigation intérieure fasse l'objet d'une planification à long terme; et

c) une cohérence soit garantie entre les besoins de maintenance et de renouvellement dans le cas de l'infrastructure ferroviaire en lien avec le développement du réseau transeuropéen de transport, et la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE et le contrat visé à l'article 30 de la directive 2012/34/UE.

Article 50

Accessibilité pour tous les utilisateurs

Les infrastructures de transport transeuropéennes permettent une mobilité et une accessibilité continues pour tous les utilisateurs, en particulier:

a) les personnes en situation de précarité en matière de transport ou de vulnérabilité, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite; et

b) les personnes vivant dans des régions ultrapériphériques et autres régions reculées, rurales, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que dans des zones à faible densité de population.

CHAPITRE V

MISE EN ŒUVRE DES INSTRUMENTS DES CORRIDORS DE TRANSPORT EUROPÉENS ET DES PRIORITÉS HORIZONTALES

Article 51

Instrument des corridors de transport européens et priorités horizontales

1. Les corridors de transport européens sont un instrument destiné à faciliter la mise en œuvre coordonnée des parties du réseau central et du réseau central étendu du réseau transeuropéen de transport; ils ont notamment pour objet d'améliorer les liaisons transfrontalières, de compléter les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement au sein de l'Union et, le cas échéant, d'améliorer les liaisons des pays voisins avec le réseau transeuropéen de transport.

2. Afin de créer un transport multimodal économe en ressources et de contribuer à la cohésion par une amélioration de la coopération territoriale, les corridors de transport européens sont principalement axés sur:

a) l'intégration modale en vue notamment de renforcer les modes de transport les plus respectueux de l'environnement, en particulier le rail, la navigation intérieure et le transport maritime à courte distance;

b) l'interopérabilité et la continuité du réseau;

c) un développement coordonné des infrastructures pour tous les modes de transport, en particulier dans les tronçons transfrontaliers, notamment en vue de mettre en place un système de fret ferroviaire interopérable ainsi qu'un réseau ferroviaire de transport de voyageurs à longue distance performant, y compris à grande vitesse, dans l'ensemble de l'Union, et en vue d'assurer une intégration efficace et durable des infrastructures maritimes et de navigation intérieure aux autres modes de transport;

d) le soutien au développement et au déploiement coordonnés et intégrés de solutions innovantes pour la numérisation et l'interopérabilité des transports; et

e) la promotion du déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

3. Les corridors de transport européens permettent aux États membres d'avoir une approche coordonnée et synchronisée en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures.

4. L'ERTMS et l'espace maritime européen constituent les deux priorités horizontales pour la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport. Les instruments mis en place conformément au présent chapitre facilitent le déploiement en temps utile de l'ERTMS et l'intégration des infrastructures et services de transport maritime dans le réseau transeuropéen de transport.

Article 52

Coordination des corridors de transport européens et des priorités horizontales

1. Pour faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de transport européens, de l'ERTMS et de l'espace maritime européen, la Commission désigne, en accord avec les États membres concernés et après consultation du Parlement européen et du Conseil et, le cas échéant, des pays voisins qui font partie des corridors de transport européens, un coordonnateur européen pour chaque corridor et chaque priorité horizontale.

2. Le coordonnateur européen est choisi notamment en fonction de sa connaissance des questions liées aux transports, au financement ou à l'évaluation socio-économique et environnementale de grands projets, ainsi que de son expérience du processus d'élaboration des politiques de l'Union. Il est désigné pour un mandat d'une durée maximale de quatre ans, qui est renouvelable. Ses attributions se limitent à la mise en œuvre d'un seul corridor ou d'une seule priorité horizontale.

3. La décision de la Commission portant désignation du coordonnateur européen précise les modalités de l'exercice des tâches visées aux paragraphes 5, 6 et 7.

4. Le coordonnateur européen agit au nom et pour le compte de la Commission, qui fournit l'assistance nécessaire en matière de secrétariat.

5. Le coordonnateur européen:

a) soutient la mise en œuvre coordonnée du corridor de transport européen ou de la priorité horizontale concerné(e);

b) établit un plan de travail avec les États membres concernés et, le cas échéant, en concertation avec les pays voisins qui font partie des corridors de transport européens, et suit sa mise en œuvre conformément à l'article 54;

c) consulte le Forum du corridor ou le Forum consultatif pour les priorités horizontales, respectivement, pour ce qui touche audit plan de travail et à sa mise en œuvre, et informe régulièrement le Forum de la mise en œuvre du plan de travail;

d) informe les États membres, les pays voisins qui font partie des corridors de transport européens, le Parlement européen et la Commission et, le cas échéant, les autres entités directement impliquées dans le développement du corridor de transport européen ou de la priorité horizontale de toute difficulté rencontrée et en particulier lorsque le développement du corridor ou de la priorité horizontale est entravé, en vue d'aider à trouver des solutions adéquates; et

e) présente chaque année un rapport d'étape 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 des corridors de transport européens et des priorités horizontales. Ce rapport se concentre sur les progrès réalisés concernant des priorités et des investissements essentiels, décrit la nature des problèmes rencontrés dans leur mise en œuvre et suggère de possibles solutions.

6. Sans préjudice des compétences en matière de gouvernance du transport ferroviaire de fret au titre du règlement (UE) nº 913/2010 et de la compétence des États membres en matière de gestion et de financement des infrastructures, les coordonnateurs européens des corridors de transport européens coopèrent étroitement avec les États membres concernés et la gouvernance du transport ferroviaire de fret pour:

a) aider à recenser les priorités et les besoins d'investissement pour le fret ferroviaire sur les lignes ferroviaires de fret des corridors de transport européens en tenant compte des avantages apportés au réseau transeuropéen de transport et des dates d'achèvement global fixées dans le présent règlement; et

b) assurer un suivi des performances des services de fret ferroviaire, recenser les obstacles potentiels, tels que les obstacles techniques, administratifs et opérationnels, en accordant une attention particulière à la dimension transfrontière, et formuler des recommandations à cet égard, le cas échéant.

7. Les coordonnateurs européens des corridors de transport européens:

a) coopèrent étroitement avec les États membres concernés pour aider à recenser les priorités et les besoins d'investissement pour les lignes ferroviaires de voyageurs des corridors de transport européens; et

b) assurent un suivi des performances des services ferroviaires de transport de voyageurs, recensent les obstacles potentiels, tels que les obstacles techniques, administratifs et opérationnels, en accordant une attention particulière à la dimension transfrontière, et formulent des recommandations à cet égard, le cas échéant.

8. Les coordonnateurs européens des corridors de transport européens coopèrent étroitement avec les États membres concernés afin de faciliter, le cas échéant, les contacts et la coordination entre les représentants des voies navigables maritimes et intérieures en vue d'accroître leurs synergies.

9. Conformément à l'article 14, paragraphe 4, du règlement (UE) 2021/1153, la Commission consulte le coordonnateur européen lors de l'examen des demandes de financement de l'Union au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les corridors de transport européens ou les priorités horizontales relevant du mandat du coordonnateur européen, afin d'assurer la cohérence et l'avancement de chaque corridor ou priorité horizontale, tout en tenant compte de la connectivité du réseau. Le coordonnateur européen vérifie si les projets proposés par les États membres ou par les pays voisins, le cas échéant, en vue d'un cofinancement au titre du MIE sont compatibles avec les priorités du plan de travail visé au paragraphe 5, point b), du présent article.

10. 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, après consultation des États membres concernés, mettre fin au mandat. La Commission informe le Parlement européen et le Conseil de sa décision et désigne un nouveau coordonnateur européen conformément à la procédure définie au paragraphe 1.

Article 53

Gouvernance des corridors de transport européens et des priorités horizontales

1. Pour chaque corridor de transport européen et chaque priorité horizontale, le coordonnateur européen compétent est assisté par un secrétariat et par un forum consultatif (respectivement le "Forum du corridor" et le "Forum consultatif pour la priorité horizontale") dans l'accomplissement de ses tâches relatives au plan de travail et à sa mise en œuvre.

2. Le Forum du corridor est établi 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 transport européen, veillent à la représentation de la gouvernance du fret ferroviaire et facilitent la représentation d'autres gestionnaires de l'infrastructure concernés, tels que les autorités et la gouvernance des ports maritimes et intérieurs.

3. La Commission consulte les pays voisins qui font partie des corridors de transport européens à propos de la composition du Forum du corridor en ce qui concerne leurs parties du corridor de transport européen.

4. Le coordonnateur européen 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'interopérabilité et le déploiement des nouvelles technologies et infrastructures;

b) le développement et la mise en œuvre coordonnés des projets d'infrastructure dans les tronçons transfrontaliers;

c) les services ferroviaires de transport transfrontalier de voyageurs;

d) les goulets d'étranglement opérationnels;

e) les nœuds urbains;

f) la coopération avec les pays tiers; et

g) d'autres sujets jugés nécessaires.

Le cas échéant, le coordonnateur européen coopère et se coordonne avec la structure de gouvernance du fret ferroviaire en ce qui concerne les activités des groupes de travail afin d'éviter toute duplication des travaux.

5. Le Forum consultatif pour la priorité horizontale est créé par le coordonnateur, qui en assure la présidence. Les États membres concernés et, le cas échéant et en accord avec les États membres concernés, les représentants des pays voisins concernés et des secteurs concernés peuvent participer au Forum consultatif pour la priorité horizontale. Chaque État membre désigne un représentant national responsable jouant un rôle dans la coordination du déploiement de l'ERTMS dans cet État membre pour participer au Forum consultatif de l'ERTMS. Le coordonnateur européen peut aussi constituer des groupes de travail ad hoc.

6. Les États membres concernés coopèrent avec le coordonnateur européen, participent au Forum du corridor et au Forum consultatif pour la priorité horizontale et fournissent au coordonnateur européen les informations nécessaires pour lui permettre de mener à bien les tâches prévues dans le présent article, notamment les informations relatives au développement de corridors figurant dans les plans et programmes nationaux pertinents contribuant au développement du réseau transeuropéen de transport.

7. Le coordonnateur européen peut consulter les autorités régionales et locales, les gestionnaires de l'infrastructure, les opérateurs de transport, en particulier ceux qui sont membres de la gouvernance du fret ferroviaire, le secteur de l'approvisionnement, les utilisateurs des transports et les parties prenantes concernées en ce qui concerne le plan de travail et sa mise en œuvre. De même, en ce qui concerne la mise en œuvre de projets d'intérêt commun qui relèvent du champ d'application de la directive (UE) 2021/1187, les autorités désignées, au sens de l'article 2, point 6), de ladite directive, peuvent également être consultées. En outre, le coordonnateur européen responsable de l'ERTMS coopère étroitement avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer établie par le règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil [12] et l'entreprise commune "Système ferroviaire européen"; de même, le coordonnateur européen pour l'espace maritime européen coopère étroitement avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) nº 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil [13].

Article 54

Plan de travail du coordonnateur européen

1. Chaque coordonnateur européen compétent pour les corridors de transport européens et les deux priorités horizontales établit, au plus tard le 19 juillet 2026, puis tous les quatre ans, un plan de travail qui fournit une analyse détaillée concernant l'état d'avancement de la mise en œuvre du corridor ou de la priorité horizontale relevant de sa compétence et son respect des exigences du présent règlement, ainsi que les priorités pour son développement futur.

2. Le plan de travail est élaboré en coopération étroite avec les États membres concernés, et le cas échéant avec les pays voisins qui font partie du corridor de transport européen et en concertation avec le Forum du corridor et la gouvernance du fret ferroviaire, ou le Forum consultatif pour la priorité horizontale. Les États membres concernés approuvent le plan de travail relatif à un corridor de transport européen. Les pays voisins qui font partie d'un corridor européen sont consultés. La Commission soumet le plan de travail au Parlement européen et au Conseil pour information.

Lors de l'élaboration du plan de travail, le coordonnateur européen tient compte du plan de mise en œuvre visé à l'article 9 du règlement (UE) nº 913/2010.

3. Le plan de travail relatif au corridor de transport européen fournit une analyse détaillée de l'état d'avancement de la mise en œuvre du corridor concerné, qui comprend notamment:

a) une description des caractéristiques du corridor, en particulier des tronçons transfrontaliers;

b) une analyse de l'état de conformité du corridor avec les exigences du présent règlement en matière d'infrastructures de transport et des progrès réalisés dans ce domaine, y compris les retards potentiels;

c) un inventaire des chaînons manquants et des goulets d'étranglement qui entravent le développement du corridor, une attention particulière étant accordée aux tronçons transfrontaliers;

d) une analyse des investissements nécessaires, y compris les différentes sources de financement engagées ou envisagées, ou les deux, pour la mise en œuvre des projets nécessaires au développement et à l'achèvement du corridor, en particulier des tronçons transfrontaliers;

e) une description des solutions possibles pour répondre aux besoins d'investissement et supprimer les goulets d'étranglement, en particulier pour les liaisons et les lignes de transport de voyageurs et de fret du corridor, dans l'objectif de respecter les délais fixés dans le présent règlement;

f) un plan susceptible de comporter des étapes intermédiaires indicatives en vue d'éliminer les obstacles physiques, techniques, numériques, opérationnels et administratifs au sein des différents modes de transport et entre eux, et d'améliorer l'efficacité et l'accessibilité des transports multimodaux, l'accent étant mis en particulier sur le rail et ses tronçons transfrontaliers et chaînons manquants au niveau national.

[12] Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) nº 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1).

[13] Règlement (CE) nº 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime (JO L 208 du 5.8.2002, p. 1).

Pour l'analyse des investissements et l'élaboration du plan, le coordonnateur européen:

i) tient compte des plans et programmes nationaux visés à l'article 60, paragraphe 1, du présent règlement;

ii) coopère avec le comité exécutif et le comité de gestion du corridor conformément à l'article 11 du règlement (UE) nº 913/2010 pour les aspects liés au fret ferroviaire;

iii) tient compte des éléments de l'analyse qui concernent le corridor, des plans d'action élaborés par les États membres conformément à l'article 36, paragraphe 4, du présent règlement et de la liste visée à l'article 18, point b), du règlement (UE) nº 913/2010 pour les aspects liés aux terminaux de fret multimodaux;

iv) tient compte des résultats du suivi effectué conformément à l'article 52, paragraphe 7, point b), pour l'aspect lié aux services de transport de voyageurs; et

v) tient compte des recommandations de la Cour des comptes européenne et des travaux des autorités désignées conformément à la directive (UE) 2021/1187;

g) les résultats du suivi des performances des services ferroviaires de fret effectué par la gouvernance du fret ferroviaire conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (UE) nº 913/2010 et la liste des objectifs et mesures relatifs au corridor définis conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 913/2010, en tant que moyens d'atteindre les priorités opérationnelles énoncées à l'article 19 du présent règlement;

h) un recensement des mesures dans les nœuds urbains, en coopération avec les États membres concernés, les autorités locales compétentes et les points de contact nationaux pour les PMUD, qui peuvent contribuer au bon fonctionnement du transport de marchandises et de voyageurs dans le corridor et à la réalisation des objectifs du réseau transeuropéen de transport, tout en étant compatibles avec les PMUD pertinents;

i) un recensement, réalisé en coopération avec les États membres concernés, des priorités pour le développement du corridor;

j) une analyse 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; et

k) les mesures à prendre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, le bruit et, le cas échéant, d'autres externalités négatives.

4. Le coordonnateur européen offre un soutien aux États membres et, lorsque cela est approprié et pertinent, aux pays voisins dans la mise en œuvre du plan de travail, notamment en ce qui concerne:

a) la définition des priorités en matière de planification nationale, en contribuant au recensement des problèmes de mise en œuvre et des goulets d'étranglement, y compris les aspects opérationnels, sur chaque corridor ou pour chaque priorité horizontale;

b) la planification du projet et des investissements, les coûts et les délais de mise en œuvre connexes estimés pour mettre en œuvre les corridors de transport européens ou la priorité horizontale; et

c) les travaux au sein de l'organe de surveillance ou d'un organe directeur similaire d'une entité unique, le cas échéant, pour la coordination, la construction ou la gestion de projets d'infrastructure transfrontaliers, conformément à l'article 8, paragraphe 6.

Article 55

Actes d'exécution

1. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 5, du présent règlement, la Commission, sous réserve de l'approbation des États membres concernés conformément à l'article 172, deuxième alinéa, du TFUE, adopte des actes d'exécution pour la mise en œuvre de chaque corridor de transport européen couvrant ses tronçons transfrontaliers principaux, ainsi qu'un nombre limité d'autres projets spécifiques concernant des tronçons nationaux qui sont essentiels au fonctionnement du corridor afin de mettre en œuvre les liaisons manquantes ou d'éliminer les principaux goulets d'étranglement. La sélection des projets à inclure dans les actes d'exécution s'appuie sur l'analyse qui a fait l'objet d'un accord avec les États membres dans le premier plan de travail des coordonnateurs européens élaboré conformément à l'article 54 du présent règlement. L'objectif des actes d'exécution est de garantir une définition cohérente des priorités pour la planification des infrastructures et des investissements en fixant des étapes indicatives et le calendrier prévisionnel pour la mise en œuvre des projets recensés. Les actes d'exécution sont élaborés en étroite collaboration avec les États membres concernés et mis à jour tous les quatre ans ou à la demande de ces États membres.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 61, paragraphe 3.

2. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 5, du présent règlement et sous réserve de l'approbation des États membres concernés conformément à l'article 172, deuxième alinéa, du TFUE, la Commission peut adopter des actes d'exécution pour la mise en œuvre des tronçons transfrontaliers ou pour la mise en œuvre des priorités horizontales. Les actes d'exécution sont élaborés en étroite collaboration avec les États membres concernés et mis à jour tous les quatre ans ou à la demande de ces États membres.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 61, paragraphe 3.

3. La Commission adopte des actes d'exécution pour modifier les actes d'exécution visés aux paragraphes 1 et 2 afin de tenir compte des progrès accomplis, des retards subis ou de la mise à jour des programmes nationaux. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 61, paragraphe 3.

4. Jusqu'à la mise en œuvre intégrale des actes d'exécution visés au présent article et sauf dispositions contraires desdits actes d'exécution, les États membres concernés soumettent tous les deux ans à la Commission un rapport sur les progrès accomplis, indiquant notamment les engagements financiers pris dans le plan budgétaire national. Le rapport peut faire référence aux informations recueillies conformément à l'article 57.

Article 56

Coopération avec les pays voisins participant aux corridors de transport européens et aux priorités horizontales

1. Le coordonnateur européen d'un corridor de transport européen ou d'une priorité horizontale s'étendant à certains pays voisins est habilité à coopérer avec ces pays et à les associer aux activités pertinentes du corridor, telles que le Forum du corridor ou les groupes de travail établis conformément à l'article 53, paragraphes 2 et 4, ou au Forum consultatif de la priorité horizontale, le cas échéant.

2. Le coordonnateur européen peut également coopérer avec des organisations internationales lorsqu'il mène des activités liées aux corridors de transport européens ou à la priorité horizontale s'étendant à des pays voisins qui sont membres de ces organisations internationales.

3. L'Union peut conclure des accords à haut niveau avec les pays voisins concernés afin de parvenir à une approche coordonnée et synchronisée en ce qui concerne la mise en œuvre des corridors de transport européens et des priorités horizontales.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 57

Rapports et contrôles

1. Les États membres informent la Commission, d'une manière régulière, complète et transparente, des progrès accomplis dans l'achèvement du réseau transeuropéen de transport par la mise en œuvre de projets d'intérêt commun et des investissements consentis à cette fin.

2. Cette information inclut les données techniques annuelles liées aux exigences relatives aux infrastructures de transport énoncées au chapitre III, à moins que cette information n'ait déjà été recueillie au niveau du réseau transeuropéen de transport aux fins d'autres applications ou bases de données de l'Union.

3. La transmission de cette information se fait de manière automatisée via le système d'information interactif géographique et technique du réseau transeuropéen de transport (TENtec). Tant que la fonctionnalité d'échange automatisé de données dans TENtec n'est pas pleinement opérationnelle, cette transmission est assurée tous les deux ans.

4. En ce qui concerne les investissements liés à des projets d'intérêt commun, les États membres transmettent des données financières tous les deux ans sous la forme de données annuelles agrégées par mode de transport et par réseau (réseau central, réseau central étendu et réseau global).

5. La Commission adopte des actes d'exécution établissant la liste des données techniques à transmettre conformément au paragraphe 2 du présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 61, paragraphe 3.

6. La Commission veille à ce que TENtec soit ouvert au public et facilement accessible, pour permettre un échange automatisé de données avec les systèmes nationaux et d'autres applications et sources de données pertinentes de l'Union. TENtec contient 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 également à ce que TENtec ne rende pas publiques les informations présentant un caractère confidentiel ou susceptibles de porter atteinte à un processus de passation de marché dans un État membre ou de l'influencer indûment.

7. La Commission et les États membres s'efforcent dans toute la mesure possible de veiller à la qualité, à l'exhaustivité et à la cohérence des données du système d'information TENtec. Ils coopèrent en vue de permettre un échange automatisé de données entre les systèmes et sources de données nationaux et TENtec.

Article 58

Mise à jour du réseau

1. Sous réserve de l'approbation de l'État membre concerné conformément à l'article 172, deuxième alinéa, du TFUE, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 62 du présent règlement afin de modifier ses annexes I et II, pour:

a) tenir compte des modifications résultant des seuils quantitatifs fixés à l'article 21, paragraphe 3, point a), à l'article 25, paragraphe 4, points a) et b), et à l'article 33, paragraphe 2, et des seuils quantitatifs et des exigences qualitatives fixés à l'article 25, paragraphe 4, point c). À cet égard, la Commission:

   i) inclut 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 trois dernières années dépasse le seuil fixé; et

   ii) exclut 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 à 85 % du seuil fixé, à l'exception des ports maritimes inclus dans le réseau global pour lesquels les conditions énoncées à l'article 25, paragraphe 4, point d) ou e), sont remplies, ou à la demande de l'État membre concerné;

b) inclure les ports intérieurs, les ports maritimes et les aéroports dans le réseau global ou central, à la demande de l'État membre concerné, lorsque ces infrastructures ont acquis une valeur ajoutée européenne supplémentaire en raison de leur importance géostratégique pour l'Union et lorsqu'il est démontré que les exigences de la section concernée du chapitre III sont respectées ou qu'il est raisonnablement justifié que les délais applicables au respect de ces exigences seront respectés;

c) inclure les nœuds urbains dans le réseau transeuropéen de transport s'il est démontré qu'ils satisfont aux exigences énoncées à l'article 40, paragraphe 2;

d) exclure les nœuds urbains du réseau transeuropéen de transport s'il est démontré qu'ils ne satisfont plus aux exigences énoncées à l'article 40, paragraphe 2, à la demande de l'État membre concerné;

e) exclure du réseau transeuropéen de transport les nœuds urbains qui satisfont aux exigences énoncées à l'article 40, paragraphe 2, à la demande de l'État membre concerné, dans des cas exceptionnels et dûment justifiés, avec l'accord des autorités compétentes du nœud urbain concerné;

f) inclure dans le réseau transeuropéen de transport les terminaux rail-route et les terminaux le long des voies navigables intérieures identifiés par l'État membre conformément à l'article 36, paragraphe 5, exclure les terminaux rail-route du réseau transeuropéen de transport à la demande de l'État membre concerné ou exclure le terminal de fret multimodal visé à l'article 36, paragraphe 1, points a), b) et c), à la demande des États membres concernés; ou

g) adapter, sur la base des informations fournies par l'État membre concerné, conformément à l'article 57, paragraphe 1, les cartes des infrastructures routières, ferroviaires et de navigation intérieure, en se limitant strictement à reproduire les avancées dans l'achèvement du réseau. Lorsqu'elle adapte ces cartes, la Commission n'opère aucune adaptation du tracé au-delà des modifications admises dans la décision d'autorisation de projet concernée.

Les adaptations visées au point a) du premier paragraphe sont fondées 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, exclusion faite des années où des événements imprévus ont provoqué une baisse importante des flux de trafic.

Lorsque des nœuds urbains sont exclus du réseau transeuropéen de transport conformément au point d) du premier paragraphe, à la demande de l'État membre, la demande est accompagnée de l'avis des autorités compétentes du nœud urbain concerné.

L'adaptation visée au point g) du premier paragraphe peut inclure l'adaptation du statut des nouvelles constructions qui sont marquées en pointillés sur les cartes des annexes, y compris, sous réserve du consentement de l'État membre ou des États membres voisins, leurs connexions transfrontalières. L'adaptation peut également inclure la mise à niveau de tronçons transfrontaliers, sous réserve du consentement des deux États membres concernés.

2. Un acte délégué incluant un nœud urbain à l'annexe II, conformément au paragraphe 1, point c), du présent article:

a) prolonge de trois ans les délais fixés à l'article 41, paragraphe 1, points b) et c), respectivement jusqu'au 31 décembre 2030 et jusqu'au 31 décembre 2033; et, pour les nœuds urbains figurant à l'annexe II après l'expiration des délais fixés à l'article 41, paragraphe 1, point b) ou c), prolonge ces délais de trois ans après l'entrée en vigueur dudit acte délégué; et

b) prolonge de cinq ans, jusqu'au 31 décembre 2045, le délai applicable pour satisfaire aux exigences de l'article 41, paragraphe 1, point d); et, pour les nœuds urbains figurant à l'annexe II après l'expiration du délai fixé à l'article 41, paragraphe 1, point d), prolonge ce délai de cinq ans après l'entrée en vigueur dudit acte délégué.

3. Un acte délégué incluant un terminal rail-route aux annexes I et II, conformément au paragraphe 1, point f), du présent article:

a) prolonge de trois ans, jusqu'au 31 décembre 2033, les délais fixés à l'article 38, paragraphe 1, point c), et à l'article 38, paragraphe 2; et, pour les terminaux rail-route figurant aux annexes I et II après l'expiration des délais fixés à l'article 38, paragraphe 1, point c), et à l'article 38, paragraphe 2, prolonge ces délais de trois ans après l'entrée en vigueur dudit acte délégué; et

b) prolonge de cinq ans, jusqu'au 31 décembre 2045, le délai fixé à l'article 38, paragraphe 3; et, pour les terminaux rail-route figurant aux annexes I et II après l'expiration des délais fixés à l'article 38, paragraphe 3, prolonge ce délai de cinq ans après l'entrée en vigueur dudit acte délégué.

4. Un projet d'intérêt commun concernant des infrastructures nouvellement incluses dans le réseau transeuropéen de transport au moyen d'un acte délégué adopté en application du paragraphe 1 peut bénéficier d'une aide financière de l'Union au titre des instruments disponibles pour le réseau transeuropéen de transport à compter de la date d'entrée en vigueur dudit acte délégué.

Les projets d'intérêt commun concernant des infrastructures qui ont été exclues du réseau transeuropéen de transport ne peuvent plus bénéficier de ces dispositions à compter de la date d'entrée en vigueur des actes délégués adoptés en application du paragraphe 1. La fin de leur éligibilité n'a pas d'incidence sur les décisions de financement ou de subventions prises par la Commission avant ladite date.

5. Sous réserve de l'article 172, deuxième alinéa, du TFUE, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 62 du présent règlement afin de modifier son annexe IV pour y inclure des cartes indicatives des réseaux d'infrastructures de transport de pays voisins ou pour adapter ces cartes. Ces actes délégués sont fondés sur des accords de haut niveau sur les réseaux d'infrastructures de transport conclus entre l'Union et les pays voisins concernés.».

4. Page 67, à l'article 67, point 1, relatif à l'article 1er, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 913/2010:

au lieu de: «1. Le présent règlement établit les règles d'organisation, de gouvernance et de gestion de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif en vue de créer un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Il établit des règles d'organisation et de gestion des corridors de fret, ainsi que la planification indicative des investissements liés à ceux-ci.»,

lire: «1. Le présent règlement établit les règles d'organisation, de gouvernance et de gestion de corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif en vue de développer un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. Il établit des règles d'organisation et de gestion des corridors de fret, ainsi que la planification indicative des investissements liés à ceux-ci.».

5. Page 71, à l'article 67, point 8), relatif à l'article 11, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) nº 913/2010:

au lieu de: «c) les besoins d'investissements ciblés pour éliminer les goulets d'étranglement locaux, l'amélioration des nœuds et liaisons d'accès ferroviaire ou l'équipement technique améliorant les performances opérationnelles.»,

lire: «c) les besoins d'investissements ciblés pour éliminer les goulets d'étranglement locaux, l'amélioration des nœuds et voies d'accès ferroviaire ou l'équipement technique améliorant les performances opérationnelles.».

6. Page 72, à l'article 67, point 10), relatif à l'article 14, paragraphe 3, du règlement (UE) nº 913/2010:

au lieu de: «3. En s'appuyant sur l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret définissent et organisent conjointement des sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises conformément à la procédure visée à l'article 10 de la directive 2012/34/UE en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers. Ils facilitent l'établissement des horaires, fréquences, heures de départ et d'arrivée et acheminements adaptés aux services de transport de marchandises, en vue d'augmenter le transport ferroviaire de marchandises sur le corridor de fret. Ces sillons ferroviaires préétablis font l'objet d'une publication au plus tard trois mois avant l'expiration du délai d'introduction des demandes de capacités visées à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE. Les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors de fret peuvent, si nécessaire, coordonner des sillons ferroviaires internationaux préétablis offrant des capacités sur les corridors de fret concernés.»,

lire: «3. En s'appuyant sur l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article, les gestionnaires de l'infrastructure du corridor de fret définissent et organisent conjointement des sillons internationaux préétablis pour les trains de marchandises conformément à la procédure visée à l'article 10 de la directive 2012/34/UE en reconnaissant les besoins de capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers. Ils facilitent l'établissement des horaires, fréquences, heures de départ et d'arrivée et itinéraires adaptés aux services de transport de marchandises, en vue d'augmenter le transport ferroviaire de marchandises sur le corridor de fret. Ces sillons ferroviaires préétablis font l'objet d'une publication au plus tard trois mois avant l'expiration du délai d'introduction des demandes de capacités visées à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE. Les gestionnaires de l'infrastructure de plusieurs corridors de fret peuvent, si nécessaire, coordonner des sillons ferroviaires internationaux préétablis offrant des capacités sur les corridors de fret concernés.».

7. Page 73, à l'article 67, point 15), relatif à l'article 20, paragraphe 6, du règlement (UE) nº 913/2010:

au lieu de: «6. Tous les représentants associés des gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 40, paragraphes 1 et 2, de la directive 2012/34/UE veillent à ce que soient fournies sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 3 du présent article et demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre dans lequel se trouve le représentant associé. Cet organisme de contrôle est autorisé à transmettre les informations relatives au sillon ferroviaire international concerné aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3 du présent article.»,

lire: «6. Tous les représentants associés des gestionnaires de l'infrastructure visés à l'article 40, paragraphe 1, deuxième alinéa, de la directive 2012/34/UE veillent à ce que soient fournies sans délai toutes les informations nécessaires aux fins du traitement de la plainte ou de l'enquête visées au paragraphe 3 du présent article et demandées par l'organisme de contrôle de l'État membre dans lequel se trouve le représentant associé. Cet organisme de contrôle est autorisé à transmettre les informations relatives au sillon ferroviaire international concerné aux organismes de contrôle visés au paragraphe 3 du présent article.».

8. Page 127, à l'annexe II, dans la colonne intitulée «NOM DU NŒUD»:

au lieu de: «Flörsheim am Rhein»,

lire: «Flörsheim am Main».

9. Page 149, à l'annexe II, ligne relative à «Cremona», dans la colonne intitulée «TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES»:

au lieu de: «global (PBL), global (Piadena)»,

lire: «global (PLB), global (Piadena)».

10. Page 151, à l'annexe II, ligne relative à «Novara», dans la colonne intitulée «TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES»:

au lieu de: «central (Novara-Agonate)»,

lire: «central (Novara-Agognate)».

11. Page 162, à l'annexe II, ligne relative à «Braga», la mention dans la colonne intitulée «TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES» est supprimée.

12. Page 163, à l'annexe II, ligne relative à l'«Aire métropolitaine de Porto»:

au lieu de:

	«Aire métropolitaine de Porto	X	central (Sá Carneiro)	central (Leixoes)	central	central (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)»

lire:

	«Aire métropolitaine de Porto	X	central (Sá Carneiro)	central (Leixões)	central	central (Leixões, Valongo, Vila Nova de Gaia)»

13. Page 163, à l'annexe II, ligne relative à «Vila Nova de Famalicão», dans la colonne intitulée «TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES», la mention suivante est ajoutée: «global (Lousado)».

14. Page 164, à l'annexe II, dans la colonne intitulée «NOM DU NŒUD»:

au lieu de: «Cernavoda»,

lire: «Cernavodă».

15. Page 165, à l'annexe II, dans la colonne intitulée «NOM DU NŒUD»:

au lieu de: «Oltenţa»,

lire: «Olteniţa».

16. Page 165, à l'annexe II, dans la colonne intitulée «NOM DU NŒUD»:

au lieu de: «Piatra Neamt»,

lire: «Piatra Neamţ».