Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1679

28.6.2024

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

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

vu l'avis du Comité des régions [2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire [3],

considérant ce qui suit:

(1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» fixe un objectif de neutralité climatique que l'Union doit atteindre d'ici à 2050, ainsi qu'un objectif clair de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, par rapport aux niveaux de 1990. Ces objectifs sont repris dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil [4].

(2) Les émissions dues aux transports comptent pour environ 25 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'Union, et ces émissions ont augmenté ces dernières années. Le pacte vert pour l'Europe appelle donc à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, afin que l'Union devienne une économie neutre pour le climat d'ici à 2050, tout en œuvrant en faveur d'une ambition zéro pollution, comme mentionné dans la communication de la Commission du 12 mai 2021 intitulée «Cap sur une planète en bonne santé pour tous — Plan d'action de l'UE: "Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols"».

(3) La communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» (ci-après dénommée la «communication de la Commission sur la stratégie de mobilité durable et intelligente») établit des étapes de manière à tracer la voie du système de transport européen vers la réalisation des objectifs en faveur d'une mobilité durable, intelligente et résiliente. Elle prévoit que la part du marché du trafic ferroviaire de marchandises devrait augmenter de 50 % d'ici à 2030 et doubler d'ici à 2050, tandis que le transport par voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance devraient augmenter de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050, et que le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler d'ici à 2050. Par ailleurs, au moins 30 millions de voitures et 80 000 camions à émissions nulles devraient être en service sur les routes de l'Union d'ici à 2030, et la quasi-totalité des voitures, camionnettes, autobus et véhicules utilitaires lourds neufs devraient être à émissions nulles d'ici à 2050. En outre, les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'Union, et d'ici à 2030, l'Europe devrait compter au moins 100 villes climatiquement neutres.

(4) La réalisation du réseau transeuropéen de transport réunit les conditions favorables en matière d'infrastructures de base permettant de rendre tous les modes de transport plus durables, abordables et inclusifs, de faire en sorte que des solutions de substitution durables soient largement disponibles dans un système de transport multimodal et de mettre en place les mesures d'incitation appropriées pour favoriser la transition, en garantissant notamment une

[1] JO C 290 du 29.7.2022, p. 120.
[2] JO C 498 du 30.12.2022, p. 68.
[3] Position du Parlement européen du 24 avril 2024 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 13 juin 2024.
[4] Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

transition juste, dans le respect des objectifs exposés dans la recommandation du Conseil du 16 juin 2022 visant à assurer une transition équitable vers la neutralité climatique ([5]).

(5) La planification, le développement et l'exploitation du réseau transeuropéen de transport devraient stimuler des modes de transport durables, apporter des solutions de transport multimodales et interopérables améliorées de même qu'améliorer l'intégration intermodale de l'ensemble de la chaîne logistique, contribuant ainsi au bon fonctionnement du marché intérieur grâce à la création des artères nécessaires à la fluidité des flux de transport de passagers et de marchandises dans toute l'Union, et à la mise en place de liaisons de transport sans discontinuité avec les pays voisins. En outre, le réseau devrait aspirer à renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale en garantissant l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment une meilleure connectivité des régions ultrapériphériques et autres régions reculées, rurales, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que des zones à faible densité de population. Le développement du réseau transeuropéen de transport devrait par ailleurs permettre une mobilité continue, sûre et durable des marchandises et des personnes dans toute leur diversité et favoriser la croissance économique et la compétitivité du point de vue mondial, en établissant des interconnexions et une interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux d'une manière économe en ressources et durable.

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

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

(8) Les projets d'intérêt commun devraient contribuer au développement du réseau transeuropéen de transport en créant de nouvelles infrastructures de transport ainsi qu'en assurant la maintenance des infrastructures existantes et en les modernisant, et grâce à des mesures visant à promouvoir leur utilisation efficace en termes de ressources et leur résilience. Les projets d'intérêt commun devraient faire ressortir la valeur ajoutée européenne. Ces projets devraient également être économiquement viables. Les projets menés dans des zones à faible densité de population ou les projets qui sont essentiels pour le double usage des infrastructures, pour lesquels il pourrait être difficile de démontrer la viabilité économique étant donné que les avantages en matière de cohésion sociale et territoriale pourraient être jugés plus importants, devraient au moins apporter une contribution positive au développement du réseau sur la base d'une analyse socio-économique coûts-avantages tenant compte des caractéristiques et des contraintes spécifiques de la zone concernée.

(9) Lors de la mise en œuvre de projets d'intérêt commun, il convient de tenir dûment compte des circonstances particulières propres à chaque projet concerné. Dans la mesure du possible, il y a lieu de tirer parti des synergies avec d'autres politiques, par exemple, pour ce qui concerne les réseaux transeuropéens d'énergie ou de télécommunications ou les infrastructures à double usage à des fins militaires, ainsi que les aspects touristiques, en incluant, dans certains ouvrages de génie civil tels que des ponts ou des tunnels, des infrastructures de pistes cyclables, notamment les itinéraires EuroVelo, ou les aspects de sécurité, en incluant les nouvelles technologies telles que les capteurs dans les ponts.

(10) Afin de créer des infrastructures de transport efficaces, résilientes et de grande qualité dans tous les modes de transport, le développement du réseau transeuropéen de transport devrait prendre en considération la sécurité et la sûreté des mouvements de passagers et de marchandises, la contribution au changement climatique et l'incidence sur les infrastructures du changement climatique et des éventuels risques naturels et catastrophes d'origine humaine, ainsi que l'accessibilité pour tous les utilisateurs des transports, en particulier dans les régions durement touchées par les retombées négatives du changement climatique.

(11) Le réseau transeuropéen de transport devrait contribuer à l'amélioration de la qualité des services et des conditions sociales pour les travailleurs des transports et de l'accessibilité pour tous les utilisateurs, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite et les autres personnes en situation de vulnérabilité, ainsi qu'à la prévention et à l'atténuation de la précarité en matière de transport. Il convient d'accorder une attention particulière à la dimension de genre afin de garantir l'égalité d'accès aux services et aux infrastructures.

(12) Lors de la planification des infrastructures, les États membres et les autres promoteurs de projets devraient accorder un soin particulier à l'évaluation des risques et aux mesures d'adaptation œuvrant à améliorer la résilience, par exemple face au changement climatique, aux risques naturels et aux catastrophes d'origine humaine. En prévoyant d'autres mesures d'incitation au développement de modes de transport durables et en mettant en vigueur des normes

([5]) JO C 243 du 27.6.2022, p. 35.

de haut niveau pour les infrastructures de transport écologiques, la réalisation du réseau transeuropéen de transport soutiendra le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», au sens de l'article 17 du règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil sur la taxinomie ([6]).

(13) Compte tenu de l'évolution des besoins en infrastructures de l'Union et des objectifs de décarbonation, ainsi que des conclusions du Conseil européen de juillet 2020, selon lesquelles les dépenses de l'Union devraient concorder avec les objectifs de l'accord de Paris et le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», les projets d'intérêt commun devraient être évalués de manière à garantir la cohérence de la politique du réseau transeuropéen de transport avec les objectifs stratégiques de l'Union en matière de transports, d'environnement et de climat. Il y a lieu que les États membres et les autres promoteurs de projets mènent des évaluations environnementales des plans et projets, qui devraient comprendre, en ce qui concerne les projets pour lesquels la procédure de passation de marché en vue d'une évaluation des incidences sur l'environnement n'a pas été lancée à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, une évaluation au regard du principe consistant à «ne pas causer de préjudice important», sur la base des orientations et des meilleures pratiques disponibles les plus récentes.

(14) Une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatiques devrait permettre d'assurer la résilience des projets d'infrastructure en application du présent règlement face aux effets négatifs potentiels du changement climatique, y compris la mise en œuvre de mesures d'adaptation appropriées. Les projets pour lesquels une évaluation des incidences sur l'environnement doit être réalisée devraient faire l'objet d'une prise en compte des enjeux climatiques et devraient intégrer, dans l'analyse coûts-avantages, les coûts des émissions de gaz à effet de serre et les effets positifs des mesures d'atténuation du changement climatique. La prise en compte des enjeux climatiques devrait s'effectuer sur la base des bonnes pratiques et des orientations les plus récentes disponibles. Cette approche contribue à l'intégration des risques liés au changement climatique, ainsi que des évaluations de la vulnérabilité et de l'adaptation face au changement climatique dans les décisions en matière d'investissement et de planification au titre du budget de l'Union. Sans préjudice d'autres actes juridiques de l'Union, en particulier les actes d'exécution concernant les conditions d'attribution du soutien financier de l'Union aux projets d'intérêt commun au titre du règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil ([7]), l'obligation de prendre en compte les enjeux climatiques ne devrait s'appliquer qu'aux projets pour lesquels la procédure de passation de marché dans le cadre de l'évaluation des incidences sur l'environnement n'a pas encore été lancée à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(15) Les États membres et les autres promoteurs de projets devraient procéder à des évaluations environnementales des plans et des projets, conformément à la législation pertinente, afin d'éviter ou, si cela est impossible, d'atténuer ou de compenser les incidences négatives sur l'environnement, telles que la fragmentation des paysages, l'imperméabilisation des sols et la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit, et de protéger efficacement la biodiversité.

(16) Les intérêts des autorités régionales et locales, ainsi que ceux du public concerné par un projet d'intérêt commun, devraient être dûment pris en considération au cours de la phase de planification et de construction des projets.

(17) La définition du réseau transeuropéen de transport devrait reposer sur une méthode commune et transparente et constituer le degré le plus élevé de planification des infrastructures au sein de l'Union. Le réseau devrait être multimodal, c'est-à-dire englober tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic et des informations relatives au voyage nécessaires.

(18) Le réseau transeuropéen de transport devrait être progressivement développé en trois étapes, l'objectif global étant de réaliser un réseau multimodal et interopérable à l'échelle de l'Europe satisfaisant à des normes de qualité élevées, tout en respectant les objectifs généraux de l'Union en matière de neutralité climatique et d'environnement: l'achèvement d'un réseau central d'ici à 2030, d'un réseau central étendu d'ici à 2040 et d'un réseau global d'ici à 2050, sauf disposition contraire du présent règlement.

(19) Outre les délais déjà impartis pour 2030 et 2050 dans le règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ([8]), un délai intermédiaire en 2040 pour la conformité du réseau avec le présent règlement devrait être ajouté pour le réseau central étendu faisant partie des corridors de transport européens. Ce même délai intermédiaire devrait également s'appliquer aux nouvelles normes relatives au réseau central, qui ont été introduites en sus des exigences du règlement (UE) nº 1315/2013 de façon à permettre les investissements nécessaires en temps opportun.

([6]) Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088 (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

([7]) Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38).

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

(20) Étant donné que l'infrastructure de transport fonctionne comme un réseau, la non-conformité ou l'inopérabilité d'un petit segment peut nuire à l'efficacité et à la compétitivité de l'ensemble du système et empêcher de tirer pleinement parti des avantages du réseau.

(21) Le réseau transeuropéen de transport devrait constituer un réseau de transport d'ampleur européenne garantissant l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, y compris les régions ultrapériphériques et les autres régions reculées, rurales, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que les zones à faible densité de population, et renforçant la cohésion sociale, économique et territoriale entre celles-ci. Les exigences que devront respecter les infrastructures du réseau transeuropéen de transport devraient être fixées de manière à promouvoir le développement d'un réseau de haute qualité dans toute l'Union.

(22) Le réseau transeuropéen de transport devrait être suffisamment équipé en infrastructures pour carburants alternatifs, conformément aux délais prescrits dans le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil ([9]), en vue de garantir qu'il appuie effectivement la transition vers une mobilité à émissions nulles ou faibles.

(23) Outre le réseau central, il convient de définir un réseau central étendu sur la base des tronçons prioritaires du réseau global compris dans les corridors de transport européens.

(24) Le réseau central a été défini sur la base d'une méthode de planification objective. Cette méthode a permis de recenser les principaux nœuds urbains, ports et aéroports, ainsi que les points de passage à la frontière. Dans la mesure du possible, ces nœuds sont à relier par chemin de fer ou par route, ou les deux, au réseau transeuropéen de transport, pour autant qu'ils soient économiquement viables et réalisables. La méthode assure l'interconnexion de tous les États membres et l'intégration des îles principales dans le réseau central.

(25) Le réseau central, dont le délai est fixé à 2030, et le réseau central étendu, dont le délai est fixé à 2040, sauf disposition contraire du présent règlement, devraient constituer le socle du réseau de transport multimodal durable, représentant les nœuds et chaînons du réseau transeuropéen de transport les plus importants d'un point de vue stratégique, en fonction des besoins en matière de circulation. Ils devraient stimuler le développement de la totalité du réseau global et permettre que l'action de l'Union se concentre sur les composants du réseau transeuropéen de transport présentant le plus de valeur ajoutée européenne, notamment les tronçons transfrontaliers, les chaînons manquants, les points de correspondance multimodaux et les principaux goulets d'étranglement.

(26) Certaines normes existantes applicables au réseau central devraient être étendues au réseau central étendu et au réseau global, afin de tirer pleinement parti des avantages du réseau, d'accroître l'interopérabilité entre les types de réseau et de permettre plus d'activité grâce à des modes de transport plus durables, y compris au moyen d'une plus grande numérisation et d'autres solutions technologiques.

(27) Des dérogations aux exigences relatives aux infrastructures applicables au réseau central, au réseau central étendu et au réseau global devraient être admises uniquement dans certains cas dûment justifiés, et sous réserve de certaines conditions. Ces cas devraient inclure ceux dans lesquels les investissements ne peuvent se justifier, ou pour lesquels il existe des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques importantes, par exemple dans les régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires, périphériques et montagneuses, dans les zones à faible densité de population, ou dans les zones à forte densité de population, ou pour lesquels il existe des effets négatifs importants sur l'environnement ou la biodiversité. Lorsqu'elle évalue les demandes de dérogation présentées par les États membres, la Commission devrait tenir dûment compte des répercussions éventuelles sur l'interopérabilité et la continuité du réseau ainsi que de leur incidence sur les tronçons connectés dans les États membres voisins.

(28) Un réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de celui-ci, dont l'écartement des voies diffère de l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm (ci-après dénommé «réseau isolé» aux fins du présent règlement) ne devrait pas être soumis à certaines normes et exigences du présent règlement, étant donné que cela ne se justifierait pas du point de vue des coûts et avantages économiques en raison des spécificités des réseaux isolés. Ces spécificités résultent de l'éloignement des réseaux isolés par rapport aux autres réseaux ayant un écartement nominal standard européen de 1 435 mm. En outre, si les États membres devraient tout mettre en œuvre pour permettre l'attribution sur l'ensemble du réseau d'un nombre minimal de sillons aux trains de marchandises d'une longueur minimale de 740 mètres, ils peuvent, lors de l'évaluation des efforts fournis, tenir compte des caractéristiques et des défis spécifiques que présentent les réseaux isolés et du fait que, sur ces réseaux, une telle attribution ne serait pas toujours justifiée d'un point de vue socio-économique.

([9]) Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1).

(29) Le réseau d'infrastructures terrestres, établi via le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global, devrait s'intégrer dans la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport. À cette fin, il y a lieu de créer un espace maritime européen réellement durable, intelligent, continu et résilient, qui devrait être mis en œuvre en étroite coopération avec les stratégies macrorégionales et les stratégies européennes relatives aux bassins maritimes et englober le projet antérieur des «autoroutes de la mer». Il devrait inclure l'ensemble des composants de l'infrastructure maritime du réseau transeuropéen de transport. Dans le cadre de la promotion des projets d'intérêt commun, il convient d'accorder une attention particulière à la promotion d'un meilleur accès aux régions ultrapériphériques et autres régions reculées, insulaires et périphériques.

(30) Les corridors de fret ferroviaire établis sur la base du règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ([10]) et les corridors de réseau central définis dans le règlement (UE) nº 1315/2013 constituent des instruments stratégiques complémentaires poursuivant des objectifs étroitement liés, tout particulièrement en faveur des services de transports durables, efficaces et sûrs. Bien que la coopération ait porté ses fruits sur de nombreux aspects, dans certains cas, des chevauchements d'activités et des besoins en matière d'échange amélioré des informations ont été recensés. D'autre part, les corridors de fret ferroviaire et les corridors de réseau central ne sont pas complètement alignés d'un point de vue géographique, ce qui limite les possibilités en matière de coordination, notamment concernant les questions telles que le déploiement des exigences en matière d'infrastructures du réseau transeuropéen de transport ou l'amélioration de la qualité des services ferroviaires. Il subsiste donc un potentiel conséquent non exploité pour la rationalisation, l'amélioration de l'efficacité et les synergies.

(31) Comme la Commission l'a déclaré dans sa communication sur la stratégie de mobilité durable et intelligente, une intégration des corridors de réseau central et des corridors de fret ferroviaire dans les «corridors de transport européens» est nécessaire pour consolider les synergies entre la planification des infrastructures et l'exploitation des transports. Il conviendrait que les corridors de transport européens deviennent l'instrument au service du développement de flux de transport de marchandises et de passagers durables et multimodaux et du développement d'infrastructures interopérables de haute qualité et de performances opérationnelles. En tant que tels, ils devraient également servir à concrétiser la vision de la création d'un réseau ferroviaire hautement compétitif dans l'ensemble de l'Union.

(32) De nouvelles priorités opérationnelles pour les corridors de transport européens devraient s'appliquer afin de garantir une qualité élevée des services. En particulier, la gouvernance du fret ferroviaire devrait tout mettre en œuvre pour faire en sorte que le temps d'arrêt des trains de marchandises franchissant une frontière entre deux États membres ne dépasse pas 25 minutes en moyenne et que la plupart des trains franchissant au moins une frontière d'un corridor de transport européen arrivent à leur destination ou à la frontière extérieure de l'Union à l'heure prévue ou avec un retard inférieur à 30 minutes. Cette limite pour le temps d'arrêt ne devrait pas s'appliquer en cas de changement d'écartement des voies. Elle ne devrait pas non plus s'appliquer aux frontières entre deux États membres lorsque les contrôles en application du règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil ([11]), qui impose notamment d'effectuer des vérifications sur les passagers des trains ainsi que sur les agents de chemins de fer à bord de trains de voyageurs et de marchandises qui franchissent des frontières extérieures, n'ont pas encore été levés et lorsque les vérifications effectuées sur les trains en application dudit règlement ne permettent pas de respecter ce délai. Ces modifications de l'écartement des voies et ces vérifications des trains peuvent entraîner une congestion et des temps d'attente plus longs à la frontière. Les retards survenus dans des pays tiers et imputables à ces pays tiers traversés par des trains de marchandises ne devraient pas non plus être pris en compte.

(33) Initialement, en vertu du règlement (UE) nº 913/2010, les États membres dotés d'un réseau ferroviaire dont l'écartement des rails est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union n'étaient pas tenus de participer à la mise en place de corridors de fret ou au prolongement des corridors existants au titre dudit règlement. Ces États membres devraient être autorisés, pour une période temporaire maximale de 10 ans, à décider que le ou les gestionnaires de l'infrastructure responsables de l'infrastructure ferroviaire sur leur territoire ne participent pas au comité de gestion des corridors de fret sur leur territoire.

(34) Le règlement (UE) nº 913/2010 vise principalement à organiser et à gérer des corridors ferroviaires internationaux pour un fret compétitif. Compte tenu de sa nature d'île, l'Irlande n'est pas reliée à d'autres États membres par chemin de fer. En outre, en vertu de ce règlement, les États membres dotés d'un réseau ferroviaire dont l'écartement des rails est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union n'étaient pas tenus de participer à la mise en place de corridors de fret ou au prolongement des corridors existants. L'Irlande a fait usage de cette possibilité. En conséquence, aucun corridor de fret ferroviaire n'a été établi sur le territoire de l'Irlande. Dans ces circonstances,

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

([11]) Règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen) (JO L 77 du 23.3.2016, p. 1).

compte tenu de la valeur ajoutée limitée pour les autorités irlandaises et ses gestionnaires de l'infrastructure de participer à la gouvernance des corridors de fret au titre du règlement (UE) nº 913/2010, l'Irlande devrait être en mesure de décider que les représentants de ses autorités et les gestionnaires de l'infrastructure responsables de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire ne participent pas au comité exécutif ou au comité de gestion des corridors de fret sur son territoire, ou à aucun de ces deux comités.

(35) Il y a lieu que les corridors de transport européens couvrent les flux de transport à longue distance revêtant la plus grande importance, qu'ils se composent d'axes multimodaux clés européens de transport, reposant sur des tronçons du réseau transeuropéen de transport, qu'ils traversent des frontières, qu'ils soient multimodaux et qu'ils prévoient l'inclusion de tous les modes de transport concernés par le présent règlement, tout en pouvant également inclure des pays voisins.

(36) Pour mettre en place le réseau transeuropéen de transport de manière coordonnée dans les meilleurs délais, rendant ainsi possible la maximisation des effets de réseau, les États membres concernés devraient veiller à ce que des mesures appropriées soient prises pour que les projets d'intérêt commun du réseau central, du réseau central étendu et du réseau global soient finalisés respectivement dans les délais fixés en 2030, 2040 et 2050, sauf disposition contraire du présent règlement. À cette fin, les États membres devraient garantir la cohérence des plans nationaux de transport et d'investissements avec les priorités fixées dans le présent règlement. Les États membres devraient également prendre en compte, entre autres, les priorités énoncées dans les plans de travail des coordonnateurs européens et dans les actes d'exécution adoptés conformément au présent règlement. Toutefois, le champ d'application, la méthode ou le calendrier des plans et programmes nationaux continuent de relever de la compétence exclusive des États membres.

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

(38) Les projets d'intérêt commun aspirant à développer le réseau transeuropéen de transport conformément aux exigences énoncées dans le présent règlement apportent une valeur ajoutée européenne, car ils contribuent à un réseau européen de haute qualité, résilient, interopérable et multimodal, renforçant la durabilité, la cohésion, l'efficacité ou les avantages pour les utilisateurs. La valeur ajoutée européenne est plus élevée si elle entraîne, outre la valeur éventuelle pour le seul État membre en question, des améliorations considérables des liaisons de transport ou des flux de transport entre États membres ou entre un État membre et un pays tiers. De tels projets transfrontières devraient bénéficier d'une intervention prioritaire de l'Union pour assurer leur mise en œuvre.

(39) Afin de satisfaire aux exigences du présent règlement, les États membres et les autres promoteurs de projets devraient veiller à ce que l'évaluation des projets d'intérêt commun soit réalisée avec efficacité, en évitant les retards injustifiés, et, le cas échéant, conformément à la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil ([12]), s'efforcer dans toute la mesure du possible de faire en sorte que ces projets soient mis en œuvre en temps utile et de manière efficace.

(40) Lorsqu'ils procèdent à une analyse socio-économique coûts-avantages, il convient que les États membres suivent une approche reconnue et harmonisée afin de permettre une évaluation transparente et comparative des projets d'intérêt commun. L'analyse des coûts et avantages climatiques et environnementaux devrait être fondée sur l'évaluation des incidences sur l'environnement effectuée en vertu de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil ([13]).

(41) La coopération avec les pays tiers, y compris les pays voisins, est nécessaire afin de garantir l'interconnexion et l'interopérabilité entre les réseaux d'infrastructures de l'Union et de ces pays. L'Union devrait, lorsqu'il y a lieu, promouvoir des projets d'intérêt commun avec ces pays, en veillant au respect des objectifs et des exigences d'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport. Ces projets devraient également être alignés sur l'objectif consistant à parvenir à la neutralité climatique dans l'Union d'ici à 2050 et garantir des conditions de concurrence équitables dans le domaine des transports, notamment en prévenant les fuites de carbone.

(42) La résilience du réseau de transport européen a été fragilisée et mise à l'épreuve par les effets dévastateurs de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. Cette agression a redéfini le paysage géopolitique, en mettant en lumière la vulnérabilité de l'Union face à des événements perturbateurs imprévus au-delà de ses frontières. Ses

([12]) Directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (JO L 258 du 20.7.2021, p. 1).

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

conséquences de grande ampleur sur les marchés mondiaux, notamment sur la sécurité alimentaire mondiale, ont mis en évidence le fait que le marché intérieur de l'Union et son réseau de transport ne peuvent être considérés isolément lorsqu'il s'agit d'élaborer la politique de l'Union. Plus que jamais, de meilleures liaisons avec les pays partenaires voisins de l'Union sont nécessaires.

(43) Compte tenu de ce nouveau contexte géopolitique, la Commission répertorie, dans sa communication du 12 mai 2022 intitulée «Un plan d'action pour la création de corridors de solidarité UE-Ukraine en vue de faciliter les exportations agricoles et les échanges bilatéraux de l'Ukraine avec l'UE», plusieurs défis majeurs en matière d'infrastructures de transport, que l'Union et les pays voisins doivent relever afin de soutenir l'économie et la reprise de l'Ukraine, de permettre aux produits, agricoles et autres, d'atteindre les marchés de l'Union et du reste du monde, et de renforcer considérablement la connectivité avec l'Union, tant pour les exportations que pour les importations. Afin d'offrir une connectivité accrue avec l'Union, ladite communication proposait d'étudier l'extension des corridors de transport européens en Ukraine et en République de Moldavie.

(44) En raison de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et de la position adoptée par la Biélorussie dans ce conflit, la coopération entre l'Union et la Russie et la Biélorussie dans le domaine de la politique relative au réseau transeuropéen de transport n'est ni appropriée ni dans l'intérêt de l'Union. Il convient donc de mettre fin au réseau transeuropéen de transport dans ces deux pays tiers. Par conséquent, l'amélioration des connexions transfrontalières avec la Russie et la Biélorussie n'est plus prioritaire sur le territoire des États membres. Il existe actuellement des connexions entre la Finlande, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie et la Pologne et ces deux pays tiers. Afin de tenir compte de la moindre priorité accordée à l'établissement et à la modernisation de ces connexions, les derniers kilomètres de toutes les connexions transfrontalières avec la Russie et la Biélorussie actuellement incluses dans le réseau central devraient, sur les cartes incluses dans le présent règlement, être déclassés du réseau central au réseau global, pour lequel est prévue une échéance de mise en œuvre ultérieure, à savoir 2050. Toutefois, en cas de transition démocratique en Biélorussie, l'établissement et la modernisation de connexions transfrontalières entre ce pays et l'Union conformément au plan économique global pour une Biélorussie démocratique, notamment par la réintégration du pays dans le règlement, se verraient accorder une priorité élevée.

(45) Le nouveau contexte géopolitique créé par la guerre d'agression russe contre l'Ukraine a également montré l'importance de liaisons de transport sans discontinuité sur le territoire de l'Union et avec les pays voisins. L'existence d'un écartement des voies différent de l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm entrave gravement l'interopérabilité des réseaux ferroviaires dans l'ensemble de l'Union et nuit même à la compétitivité des réseaux ferroviaires isolés. L'écartement nominal standard européen de 1 435 mm devrait par conséquent être la norme applicable à la construction des nouvelles lignes ferroviaires du réseau central ou du réseau central étendu. En outre, les États membres possédant un réseau avec un écartement des voies différent de l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm devraient étudier la conversion des lignes existantes des corridors de transport européens vers l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm. Cette obligation ne devrait pas s'appliquer aux régions insulaires et ultrapériphériques, puisque, en raison de leur situation géographique, leurs réseaux sont totalement dépourvus de connexion terrestre avec le reste du territoire de l'Union.

(46) Afin de compléter la transformation du secteur des transports en un système réellement multimodal de services de mobilité durables et intelligents, l'Union aurait à forger un réseau de transport de haute qualité, offrant des services ferroviaires de transport de passagers et de marchandises à des vitesses minimales. Dans le cadre de la promotion des projets d'intérêt commun, l'Union devrait également accorder toute l'attention voulue à la mise en œuvre d'infrastructures à double voie pour les infrastructures ferroviaires souffrant d'un engorgement de la capacité. Le transport compétitif de passagers par chemins de fer à grande vitesse recèle un fort potentiel pour la décarbonation du transport. Il est nécessaire de constituer un réseau européen de trains à grande vitesse cohérent et interopérable reliant les capitales et grandes villes entre elles. Compléter les lignes à grande vitesse existantes par des lignes conçues pour une vitesse d'au moins 160 km/h devrait à son tour occasionner des effets de réseau, une amélioration de la cohérence du réseau et un accroissement du nombre de voyageurs se déplaçant en train. Les exigences de conception en termes de vitesse pour les lignes de transport de voyageurs et de marchandises devraient être limitées à un certain pourcentage des tronçons ferroviaires concernés afin de tenir compte du besoin de flexibilité sur les tronçons ferroviaires qui ont un caractère spécifique en raison de contraintes topographiques, de relief ou d'aménagement urbain, auxquelles la vitesse doit être adaptée au cas par cas, y compris, entre autres, les lignes d'interconnexion, les traversées de gares et les accès aux terminaux, aux installations de services ou aux dépôts. Des exemptions devraient être accordées par la Commission, à la demande d'un État membre, afin de permettre une plus grande flexibilité au-delà des pourcentages spécifiques fixés dans le présent règlement si cela est nécessaire et justifié. Lors de la modernisation des infrastructures, les États membres sont encouragés à examiner des possibilités de conception en vue d'une vitesse plus élevée, comme prévu à l'annexe I de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ([14]). En complément des trains à grande vitesse, les trains de nuit constituent un moyen durable de circuler sur de longues distances dans l'Union.

(47) Un réseau de fret ferroviaire plus durable, résilient et fiable accessible dans toute l'Europe devrait être bâti afin d'appuyer la compétitivité du transport multimodal et combiné. Il convient de moderniser les infrastructures de

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

transport ferroviaire combiné et les terminaux pour veiller à ce que le transport intermodal se fasse principalement par le rail, la navigation intérieure ou le transport maritime à courte distance, et que tout tronçon initial ou final, ou les deux, effectué par les routes soit aussi court que possible.

(48) Le transport intermodal représente environ la moitié des tonnes-kilomètres de fret ferroviaire en Europe, et cette part est en augmentation. Afin d'atteindre les objectifs fixés dans la communication de la Commission sur la stratégie de mobilité durable et intelligente, à savoir doubler la part du transport de marchandises par chemin de fer, il convient d'accorder une attention particulière au mode de transport qui combine le rail pour la partie principale du trajet et le camion pour le premier et le dernier kilomètre. Pour contribuer à l'augmentation du trafic intermodal, l'infrastructure devrait permettre la circulation de trains de marchandises transportant des semi-remorques standards d'une hauteur maximale de 4 m chargés à une hauteur d'au moins 27 cm au-dessus du champignon des rails, une hauteur minimale de 33 cm devant être encouragée. Toutefois, le respect de cette exigence suppose de nombreuses adaptations parfois coûteuses. Il importe donc de trouver une approche équilibrée pour la mise en œuvre de cette exigence et de veiller à ce que son application se fasse selon des modalités présentant un bon rapport coût-efficacité. À cet égard, les États membres devraient veiller à ce que cette exigence soit mise en œuvre de façon à assurer qu'il existe au moins une ligne directe nationale et une liaison par une ligne ferroviaire de fret directe avec un ou plusieurs États membres voisins, ainsi qu'une liaison avec 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. En outre, si un ou plusieurs points terminaux d'un corridor sont situés sur le territoire d'un État membre, il devrait exister au moins une ligne directe satisfaisant à cette exigence vers au moins l'un de ces points terminaux. Lors de la sélection des lignes concernées, les États membres devraient tenir compte des flux actuels et futurs de transport ferroviaire de marchandises. Lorsqu'elle évalue les demandes de dérogation à l'exigence relative au transport des semi-remorques au titre du présent règlement, la Commission devrait prendre particulièrement en considération le résultat de l'analyse socio-économique coûts-avantages ainsi que les éventuelles perturbations des services dues aux travaux nécessaires pour respecter cette norme. En outre, lorsqu'elle évalue les demandes de dérogation aux exigences applicables à l'infrastructure ferroviaire du réseau central étendu, la Commission devrait prendre 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.

(49) Étant donné que le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) se déploie de plus en plus vite en Europe, et que plusieurs États membres ont déjà adopté les plans œuvrant à ce déploiement sur la totalité de leurs réseaux ferroviaires nationaux de manière anticipée, il faut prendre en considération cette évolution radicale et définir une approche plus ambitieuse pour le déploiement de l'ERTMS sur le réseau global.

(50) Les États membres devraient veiller à ce que l'ERTMS soit déployé sur le réseau global d'ici à 2050, sur le réseau central étendu d'ici à 2040 et sur le réseau central d'ici à 2030. Lors du déploiement de l'ERTMS sur le réseau global, il convient d'accorder la priorité chronologique aux lignes susceptibles de contribuer à la sécurité et à l'efficacité du transport ferroviaire international transfrontalier. Puisque le déploiement d'un ERTMS à base radio contribue également à l'élimination des règles nationales régissant l'exploitation, les États membres devraient veiller à ce que l'ERTMS à base radio soit déployé à partir de 2030 sur les nouvelles lignes, ou à partir de 2040 en cas de modernisation du système de signalisation sur les lignes existantes, et à ce que l'intégralité du réseau transeuropéen de transport soit équipée de cet ERTMS d'ici à 2050.

(51) Grâce à cette mise hors service des systèmes de classe B, d'importantes économies sont réalisées sur les coûts de maintenance pour les gestionnaires d'infrastructure, compte tenu des coûts et de la complexité que représente le fait de déployer l'ERTMS tout en conservant des systèmes au sol supplémentaires pendant une période prolongée. Les États membres devraient, sauf dans certains cas, veiller à la mise hors service des systèmes de classe B d'ici à 2040 sur le réseau central, d'ici à 2045 sur le réseau central étendu et d'ici à 2050 sur le réseau global, pour autant qu'un niveau de sécurité approprié soit garanti, tout en s'assurant que toutes les parties concernées sont informées en temps utile de cette mise hors service et du déploiement de l'ERTMS.

(52) Les voies navigables intérieures en Europe se caractérisent par une hydromorphologie hétérogène qui entrave la performance harmonieuse pour toutes les portions de voies navigables. Les conditions climatiques et météorologiques peuvent avoir des incidences considérables sur les voies navigables intérieures, en particulier sur les portions à courant libre. Afin d'assurer un trafic international fiable tout en respectant l'hydromorphologie et la législation environnementale applicable, les exigences relatives au réseau transeuropéen de transport devraient prendre en considération l'hydromorphologie spécifique à chaque voie navigable (par exemple les cours d'eau à courant libre ou régularisés), de même que les objectifs des politiques portant sur l'environnement et la biodiversité. À cette fin, des niveaux d'eau de référence devraient être fixés pour chaque corridor de transport, voie navigable ou tronçon de voie navigable européen, tout en tenant compte de l'incidence du changement climatique. Lorsqu'elle fixe des niveaux d'eau de référence, la Commission devrait coopérer étroitement avec les États membres et les coordonnateurs européens concernés et avec les commissions de navigation fluviale concernées établies par des accords internationaux afin de garantir une approche cohérente vis-à-vis des exigences applicables aux infrastructures de navigation intérieure, en vue de promouvoir ce mode de transport.

(53) Lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures de navigation intérieure, il convient d'accorder une attention particulière à la prévention des obstacles potentiels à la connectivité des cours d'eau à courant libre.

(54) En tant que points d'entrée et de sortie pour les infrastructures terrestres du réseau transeuropéen de transport, les ports maritimes assument un rôle géostratégique crucial en tant que nœuds multimodaux transfrontières, qui ne servent pas uniquement de plateformes de transport, mais peuvent également faire office de points d'entrée pour le commerce, les groupements industriels, la mobilité militaire et les pôles énergétiques. Comme la Commission l'a souligné dans sa communication du 18 mai 2022 intitulée «Plan RePowerEU», il est nécessaire de diversifier l'approvisionnement énergétique et d'accélérer le déploiement des énergies renouvelables. Les ports maritimes peuvent contribuer à la réalisation de cet objectif par le déploiement de parcs éoliens en mer, la production d'hydrogène d'origine renouvelable ainsi que le transport et le stockage de gaz naturel liquéfié. Afin de renforcer les synergies entre les secteurs des transports et de l'énergie dans le cadre des efforts de décarbonation de l'économie de l'Union, les ports maritimes pourraient également jouer un rôle dans le transport de dioxyde de carbone par canalisations ou d'autres modes de transport.

(55) Le transport maritime à courte distance peut contribuer de manière substantielle à la décarbonation des transports en acheminant davantage de marchandises et de passagers par mer, notamment en vue de réduire la congestion routière sur le territoire de l'Union et d'améliorer l'accès aux régions et États périphériques et insulaires. Il est toutefois nécessaire de mieux intégrer les liaisons maritimes à courte distance, qui constituent la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport, avec le réseau terrestre, et de mettre davantage l'accent sur l'ensemble de la chaîne logistique et de transport, tant pour la mer que pour l'arrière-pays. Il convient de promouvoir le nouveau concept global de l'espace maritime européen en créant ou en modernisant des routes maritimes de courte distance et en développant des ports maritimes ainsi que leurs connexions avec l'arrière-pays pour donner lieu à une intégration efficace et durable avec d'autres modes de transport. En outre, ce nouveau concept devrait favoriser des liaisons maritimes à courte distance durables dans le but de concentrer les flux de marchandises sur des routes logistiques maritimes de manière à améliorer les liaisons maritimes existantes ou à établir de nouvelles liaisons maritimes viables, régulières et fréquentes.

(56) Le transport routier au sein de l'Union représente trois quarts du total du transport terrestre de marchandises (calcul effectué sur la base des tonnes/kilomètres transportées) et environ 90 % du total du transport terrestre de passagers (calculé sur la base du nombre de passagers/kilomètres). Compte tenu de l'importance du transport routier et de l'engagement pris pour améliorer la sécurité routière, conformément à l'étape correspondante de la communication de la Commission sur la stratégie de mobilité durable et intelligente, les infrastructures routières doivent offrir davantage de sécurité. En particulier, les États membres devraient assurer la sécurité des infrastructures de transport routier, et veiller à ce que cette sécurité soit surveillée et, le cas échéant, améliorée conformément à la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil ([15]). À cet égard, ladite directive confère à la Commission le pouvoir d'adopter des actes d'exécution afin de définir des spécifications communes visant à assurer l'utilisation opérationnelle du marquage routier et de la signalisation routière après qu'un groupe d'experts a évalué la possibilité de définir de telles spécifications.

(57) Afin de garantir l'accès à des installations de repos appropriées, en particulier pour les conducteurs professionnels, il convient d'aménager des aires de repos sur l'ensemble du réseau transeuropéen de transport et des aires de stationnement sûres et sécurisées le long du réseau central et du réseau central étendu.

(58) Afin de proposer des solutions de remplacement aux vols court-courriers, les États membres devraient, sauf lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques importantes empêchent de telles connexions, assurer la connexion des aéroports du réseau transeuropéen de transport dont le volume de trafic est supérieur à 12 millions de passagers au réseau transeuropéen de transport ferroviaire, y compris, dans la mesure du possible, le réseau ferroviaire à grande vitesse, en offrant des services longue distance, ou, pour les aéroports dont le volume annuel total du trafic de passagers est supérieur à 4 millions et inférieur à 12 millions de passagers, situés dans ou à proximité d'un nœud urbain du réseau transeuropéen de transport ferroviaire, la connexion de ces aéroports à ce nœud par chemin de fer, métro, train léger, tramway ou téléphérique, ou, à titre exceptionnel, par d'autres solutions de transport public à émissions nulles. Ces connexions devraient être encouragées pour les aéroports dont le volume annuel total du trafic de passagers est inférieur à 4 millions de passagers.

(59) Afin de favoriser l'innovation dans le domaine du transport aérien, les ports spatiaux devraient être inclus dans la liste des composants de l'infrastructure de transport aérien. Toutefois, cette inclusion devrait être sans préjudice de la compétence de l'Union dans le domaine de l'espace au titre de l'article 4, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), et au titre de l'article 189 du TFUE, qui exclut toute harmonisation des dispositions législatives et réglementaires des États membres. En outre, l'inclusion des ports spatiaux dans la liste des composants de l'infrastructure de transport aérien au titre du présent règlement ne devrait pas conduire à l'application aux ports spatiaux de la législation actuelle ou future de l'Union relative à l'infrastructure de transport aérien, à moins que ladite législation ne le prévoie expressément.

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

(60) Dans le cadre du développement du réseau transeuropéen de transport, la Commission et les États membres devraient accorder une attention particulière aux mesures assurant l'efficacité du franchissement des frontières pour le transport de marchandises, en tenant compte des délais d'attente et des interruptions à la frontière causées, par exemple, par le traitement et le contrôle des véhicules et à bord des trains aux frontières de l'Union ou pour des raisons administratives, opérationnelles, techniques ou de sécurité ou d'interopérabilité.

(61) Le réseau transeuropéen de transport devrait assurer l'efficacité de la multimodalité afin de permettre des choix modaux plus avisés et plus durables pour les passagers et le fret et le groupage en grands volumes pour les transferts sur de longues distances. Les terminaux multimodaux devraient jouer un rôle déterminant pour la réalisation de cet objectif.

(62) Les États membres devraient réaliser une analyse du marché et une analyse prospective des terminaux de fret multimodaux sur leur territoire et élaborer un plan d'action pour le développement d'un réseau de terminaux de fret multimodaux. À cette fin, ils peuvent se référer à des études et à des plans existants. Le plan d'action élaboré par les États membres devrait promouvoir le développement de terminaux de fret multimodaux. Cependant, le plan d'action ne devrait pas entraîner l'obligation pour le secteur privé d'investir dans les terminaux et ne devrait pas faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique.

(63) Les nœuds urbains constituent un élément majeur du réseau transeuropéen de transport en tant que points de départ ou destinations finales («dernier kilomètre») pour les passagers et les marchandises circulant sur ce réseau, et ils sont des points de transfert au sein des différents modes de transport ou entre eux. Il est essentiel de garantir que les lacunes de capacités et la connectivité insuffisante du réseau au sein des nœuds urbains n'entravent plus la multimodalité le long du réseau transeuropéen de transport. La politique relative au réseau transeuropéen de transport devrait viser principalement à promouvoir des flux de trafic fluides depuis, vers et entre les nœuds urbains du réseau. Il convient que les autorités locales, régionales ou nationales compétentes examinent la connectivité locale au sein des nœuds urbains, en particulier au moyen de mesures pertinentes dans le cadre de leurs plans de mobilité urbaine durable (PMUD).

(64) En tant que cadre unique permettant de relever efficacement les défis que présente la mobilité urbaine, un PMUD, c'est-à-dire un plan exhaustif intégré à long terme pour la mobilité des marchandises et des passagers applicable à l'ensemble de l'espace urbain fonctionnel, devrait être adopté pour chaque nœud urbain. Ce plan pourrait englober des objectifs, des cibles et des indicateurs étayant les performances actuelles et futures du système de transport urbain. Les États membres devraient veiller à la collecte de données de mobilité urbaine par nœud urbain dans les domaines de la durabilité, de la sécurité et de l'accessibilité afin d'étayer les performances actuelles et futures du réseau transeuropéen de transport. Afin d'assurer le suivi de l'accessibilité pour tous les utilisateurs, il convient d'encourager la ventilation des données en fonction de l'âge, du sexe et du handicap, dans la mesure du possible et conformément au droit national.

(65) Les États membres devraient promouvoir l'adoption des PMUD en vue d'améliorer la coordination entre les régions et les villes. À cet effet, il convient que les États membres établissent un programme national relatif aux PMUD dans le but d'apporter un soutien aux autorités locales pour la conception de PMUD de haute qualité et l'amélioration du suivi et de l'évaluation de l'application de ces plans au moyen de mesures appropriées, d'orientations, du renforcement des capacités, d'une assistance et d'un possible soutien financier. Les États membres devraient également désigner un point de contact national pour les PMUD, chargé de fournir une assistance pour la préparation et la mise en œuvre des PMUD conformément aux lignes directrices énoncées dans le présent règlement.

(66) La promotion des modes actifs, en particulier dans les nœuds urbains, contribue à la réalisation des objectifs climatiques de l'Union, améliore la santé publique, réduit la congestion, offre une solution pour le dernier kilomètre aux voyageurs et est source d'avantages économiques. Dans le cadre de la planification ou de la modernisation des infrastructures de transport, il convient de tenir dûment compte des infrastructures destinées aux modes actifs, y compris les infrastructures pour la marche et le vélo.

(67) La mission «Villes neutres pour le climat et intelligentes», qui relève du programme-cadre «Horizon Europe» établi par le règlement (UE) 2021/695 du Parlement européen et du Conseil ([16]) («Horizon Europe»), vise à créer 100 villes neutres pour le climat d'ici à 2030 dans l'Union. Les villes participant à la mission feront office de pôles d'expérimentation et d'innovation, afin que les autres villes suivent leur exemple d'ici à 2050.

(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».

([16]) Règlement (UE) 2021/695 du Parlement européen et du Conseil du 28 avril 2021 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon Europe» et définissant ses règles de participation et de diffusion, et abrogeant les règlements (UE) nº 1290/2013 et (UE) nº 1291/2013 (JO L 170 du 12.5.2021, p. 1).

(69) Des systèmes de technologies de l'information et de la communication (TIC) pour les transports sont essentiels pour servir de base à l'optimisation du trafic et des opérations de transport ainsi que de la sécurité du trafic et à l'amélioration des services connexes. Il y a lieu de simplifier les flux d'informations au sein du réseau de transport et de mobilité, y compris par l'intermédiaire du déploiement de l'espace de données de l'Union sur la mobilité. Des informations destinées aux voyageurs et aux opérateurs de fret, y compris en ce qui concerne les systèmes multimodaux de billetterie et de réservation, devraient être disponibles et améliorées, en vue du développement de systèmes d'information européens numériques et interopérables.

(70) Il convient d'encourager l'utilisation de systèmes TIC 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.

(71) Les systèmes et services de transport intelligents, de même que les nouvelles technologies émergentes, devraient servir de catalyseurs pour le déploiement des systèmes et services de transport intelligents sur l'ensemble des routes du réseau transeuropéen de transport.

(72) Il est nécessaire de planifier le réseau transeuropéen de transport de manière appropriée. Cela suppose également de mettre en œuvre les exigences spécifiques dans l'ensemble du réseau en matière d'infrastructures, de systèmes TIC, d'équipements et de services, y compris les exigences applicables au déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs, au sens du règlement (UE) 2023/1804. Il est donc nécessaire de veiller à ce que ces exigences soient déployées de manière adéquate et concertée dans toute l'Europe, pour chaque mode de transport et pour leur interconnexion dans le réseau transeuropéen de transport, mais également au-delà, afin d'engranger les bénéfices de l'effet de réseau et de créer les conditions permettant d'assurer l'efficience des opérations de transport transeuropéen sur de longues distances. Afin de garantir le déploiement des carburants alternatifs sur la totalité de la partie routière du réseau transeuropéen de transport, en application des objectifs fixés dans le règlement (UE) 2023/1804, les références au «réseau central» dans ledit règlement doivent être comprises comme se rapportant au «réseau central» tel qu'il est défini dans le présent règlement. Les références au «réseau global» dans le règlement (UE) 2023/1804 doivent être interprétées comme se rapportant au «réseau central étendu» et au «réseau global» tels qu'ils sont définis dans le présent règlement.

(73) Le réseau transeuropéen de transport devrait servir de base au déploiement à grande échelle de nouvelles technologies et d'innovations, permettant d'échanger des données et des informations en temps réel, qui pourront accroître l'efficacité globale du secteur des transports européen et sa capacité à assurer des flux de voyageurs sûrs grâce à des mesures et moyens efficaces, rendre les moyens de transport publics ou plus respectueux de l'environnement plus attrayants pour les voyageurs et diminuer l'empreinte carbone dudit secteur. Ceci contribuera à atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe tout en contribuant à la réalisation de l'objectif d'amélioration de la sécurité énergétique de l'Union. Pour atteindre ces objectifs, il convient d'améliorer la disponibilité des carburants alternatifs et des infrastructures associées dans l'ensemble du réseau transeuropéen de transport.

(74) Afin que le réseau transeuropéen de transport puisse s'adapter au développement et au déploiement de technologies innovantes, les États membres et la Commission devraient encourager les projets d'intérêt commun visant à promouvoir et à déployer des technologies émergentes durables qui améliorent et facilitent le transport et la mobilité des passagers et des marchandises. Celles-ci pourraient couvrir, sans s'y limiter, l'exploitation automatique des trains, les véhicules autonomes, les solutions avancées en matière de mobilité aérienne, y compris les drones de transport de passagers et de marchandises, également pour le dernier kilomètre urbain, et les nouvelles technologies ferroviaires telles que l'hyperloop.

(75) Un nombre satisfaisant de points de recharge et de ravitaillement rapides pour les véhicules utilitaires légers et lourds accessibles au public devraient être installés dans tout le réseau transeuropéen de transport. Le but est de garantir une connectivité transfrontière totale. Les objectifs fondés sur la distance applicables au réseau transeuropéen de transport au sens du règlement (UE) 2023/1804 ont pour ambition de garantir une couverture minimale suffisante des points de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène le long des principaux réseaux routiers de l'Union.

(76) Il convient de compléter les infrastructures de recharge et de ravitaillement accessibles au public le long du réseau transeuropéen de transport, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) 2023/1804, par des exigences relatives au déploiement des infrastructures de recharge correspondantes, et le cas échéant, des infrastructures de ravitaillement en hydrogène, à l'intérieur ou à proximité des terminaux de fret multimodaux, afin d'offrir des possibilités de recharge et de ravitaillement en hydrogène pour les camions parcourant de grandes distances, lorsqu'ils sont chargés ou déchargés. Les États membres devraient également veiller au déploiement d'infrastructures de recharge et examiner la mise en place de stations de ravitaillement en hydrogène dans les plateformes multimodales pour le transport de passagers afin de fournir des possibilités de recharge et de ravitaillement en hydrogène lorsque le conducteur se repose, ou pour les autobus. De façon à permettre la libre circulation, lorsque les

terminaux ou les plateformes pour le transport de passagers bénéficient d'un soutien de l'Union ou d'un soutien public, l'accès aux fins de la recharge et du ravitaillement en hydrogène devrait se faire sur une base juste, abordable, transparente et non discriminatoire, afin d'éviter tout verrouillage du marché pour des entreprises particulières ou toute éventuelle distorsion de la concurrence.

(77) Une sûreté, une sécurité et une fiabilité insuffisantes des infrastructures, dues à des risques naturels, y compris les phénomènes climatiques et autres événements extraordinaires, notamment les pandémies, les catastrophes d'origine humaine telles que les accidents, ou les perturbations causées par des actes intentionnels, comme le terrorisme et les cyberattaques, constituent un problème majeur pour l'efficacité et le fonctionnement du réseau transeuropéen de transport. Par exemple, des accidents provoqués par plusieurs catastrophes naturelles à la suite de phénomènes météorologiques extrêmes ont entraîné une interruption considérable des flux de transport au cours des dernières années. Dès lors, il convient de renforcer la résilience du réseau de transport face au changement climatique, aux risques naturels, aux catastrophes d'origine humaine et autres perturbations, en s'inspirant de l'évaluation des risques et des mesures d'amélioration de la résilience prises par des entités critiques pour le secteur des transports conformément à la directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil ([17]).

(78) La Commission, en étroite coopération avec les États membres concernés, devrait procéder à une évaluation de la résilience et de la vulnérabilité du réseau central aux conséquences du changement climatique.

(79) En s'appuyant sur l'expérience acquise en matière de gestion des crises au cours de la pandémie de COVID-19 et pour éviter les perturbations du trafic et les imprévus futurs, les États membres devraient, lors de la planification des infrastructures, prendre en considération la sécurité et la résilience des infrastructures de transport face au changement climatique, aux risques naturels, aux catastrophes d'origine humaine et autres perturbations affectant le fonctionnement du réseau de transport de l'Union. À cette fin, les goulets d'étranglement existants devraient être supprimés, et les corridors de transport européens devraient aussi comprendre d'importants itinéraires de contournement pouvant être empruntés en cas de congestion ou d'autres problèmes sur les routes principales. En outre, en raison de leur nature multimodale, un mode peut remplacer un autre en cas d'urgence.

(80) Les infrastructures de transport constituent l'épine dorsale de l'économie et de la société dans leur ensemble. Certaines infrastructures de transport sont essentielles au bon fonctionnement de fonctions vitales de la société et constituent donc un pilier de l'autonomie stratégique de l'Union. On constate une augmentation des investissements, des intérêts et de la présence d'entreprises de pays tiers dans les infrastructures stratégiques, voire parfois militaires, européennes, telles que les ports, les aéroports et les terminaux à conteneurs. Dans ce contexte, la participation d'entreprises de pays tiers peut dynamiser l'achèvement du réseau transeuropéen de transport. Néanmoins, dans certaines circonstances particulières, la participation ou la contribution de telles entreprises aux projets d'intérêt commun pourrait compromettre la sécurité ou l'ordre public dans l'Union. Cette progression de la présence étrangère dans les infrastructures stratégiques européennes pourrait compromettre la résilience de l'Union. Par conséquent, il est essentiel d'empêcher la présence de pays tiers susceptible de porter atteinte à la sécurité ou à l'ordre public dans l'Union. Sans préjudice du mécanisme de coopération visé dans le règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil ([18]), et en sus de ce dernier, il est nécessaire d'être mieux informé au sujet de ces participations ou contributions afin de permettre les interventions des autorités publiques s'il transparaît que la participation ou la contribution d'une entreprise de pays tiers à un projet d'intérêt commun est susceptible de porter atteinte à la sécurité ou à l'ordre public dans l'Union et que la participation ou la contribution concernée ne relève pas du champ d'application du règlement (UE) 2019/452.

(81) Si la maintenance est et demeurera la principale responsabilité des États membres, et sans préjudice de la responsabilité des États membres en ce qui concerne notamment la planification, le financement et la gestion de la maintenance, il est crucial que le réseau transeuropéen de transport (une fois construit) fasse l'objet d'une maintenance appropriée afin de garantir une qualité élevée de services, en suivant une approche fondée sur le cycle de vie lors de la planification et de la passation des projets d'infrastructure. En particulier, les États membres devraient tout mettre en œuvre pour garantir la mise en place d'une planification à long terme de la maintenance des infrastructures routières et, le cas échéant, des infrastructures de navigation intérieure.

(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.

([17]) Directive (UE) 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques, et abrogeant la directive 2008/114/CE du Conseil (JO L 333 du 27.12.2022, p. 164).

([18]) Règlement (UE) 2019/452 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2019 établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union (JO L 79 I du 21.3.2019, p. 1).

(83) Les corridors de transport européens devraient permettre de développer l'infrastructure du réseau transeuropéen de transport de manière à éliminer les goulets d'étranglement, à améliorer les liaisons transfrontières et à accroître l'efficacité et la durabilité. Ils devraient contribuer à la cohésion grâce à une coopération territoriale renforcée, notamment avec les pays voisins. Ils devraient également répondre aux objectifs stratégiques plus larges en matière de transport et faciliter l'interopérabilité, l'intégration modale ainsi que les opérations multimodales. L'approche par corridors devrait être transparente et sans équivoque et la gestion de ces corridors ne devrait pas entraîner de charges ou de coûts administratifs supplémentaires. La Commission devrait pouvoir recommander la création d'entités uniques pour la coordination, la construction ou la gestion de projets d'infrastructure transfrontaliers d'intérêt commun, en vue de faciliter la mise en œuvre de projets d'infrastructure transfrontaliers complexes et à grande échelle, et recommander, le cas échéant, une coopération entre régions transfrontalières afin de cibler les défis en matière de mobilité.

(84) Afin de faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de transport européens et des deux priorités horizontales, à savoir l'ERTMS et l'espace maritime européen, des coordonnateurs européens devraient être désignés par la Commission en accord avec les États membres concernés et après consultation du Parlement européen et du Conseil et, le cas échéant, des pays voisins concernés. Les coordonnateurs européens devraient faciliter l'élaboration de mesures pour concevoir la bonne structure de gouvernance et veiller à ce que les priorités soient fixées de manière cohérente pour la planification des infrastructures et des investissements le long des corridors de transport européens ainsi que des deux priorités horizontales.

(85) Le cadre européen et les cadres nationaux relatifs à la planification et à la mise en œuvre des infrastructures de transport ainsi que les plans de travail dressés par les coordonnateurs européens devraient contribuer au respect des délais et à la planification des investissements requis pour la réalisation des objectifs du présent règlement.

(86) Les plans de travail des coordonnateurs européens devraient servir à promouvoir la coopération entre toutes les parties prenantes concernées, y compris, s'il y a lieu, les parties prenantes concernées de pays voisins. Ils devraient renforcer la complémentarité avec les actions entreprises par les États membres et les gestionnaires d'infrastructure et, en particulier, fixer les étapes indicatives.

(87) Le coordonnateur européen d'un corridor de transport européen ou d'une priorité horizontale s'étendant à certains pays voisins devrait être habilité à coopérer avec ces pays et à les associer aux activités pertinentes du corridor.

(88) La base technique des cartes indiquant le réseau transeuropéen de transport est fournie par le système d'information interactif géographique et technique du réseau transeuropéen de transport (TENtec).

(89) En s'appuyant sur sa communication relative au plan d'action sur la mobilité militaire publiée en mars 2018, la Commission a évalué le besoin d'adapter le réseau transeuropéen de transport pour tenir compte de l'utilisation militaire des infrastructures. Sur la base du document intitulé «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 ([19]), des routes et des chemins de fer supplémentaires ont été inclus dans le réseau transeuropéen de manière à améliorer les synergies entre les réseaux de transport civils et militaires.

(90) Compte tenu de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine et du nouveau contexte géopolitique qu'elle a créé, et comme le souligne la boussole stratégique de l'UE en matière de sécurité et de défense adoptée par le Conseil le 21 mars 2022 — Pour une Union européenne qui protège ses citoyens, ses valeurs et ses intérêts et qui contribue à la paix et à la sécurité internationales —, l'Union doit renforcer les infrastructures de transport à double usage dans l'ensemble du réseau transeuropéen de transport afin de favoriser des mouvements rapides et sans entrave du personnel, du matériel et des équipements militaires pour les déploiements et exercices opérationnels.

(91) Afin d'assurer un maximum de cohérence entre les orientations et la programmation des instruments financiers concernés disponibles au niveau de l'Union, le financement du réseau transeuropéen de transport devrait être conforme au présent règlement et se fonder en particulier sur le règlement (UE) 2021/1153. En outre, le financement du réseau devrait s'appuyer sur les instruments de financement prévus par d'autres textes législatifs de l'Union, y compris InvestEU, établi par le règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil ([20]), la facilité pour la reprise et la résilience établie par le règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil ([21]), la politique

([19]) Document ST 10440/23.
([20]) Règlement (UE) 2021/523 du Parlement européen et du Conseil du 24 mars 2021 établissant le programme InvestEU et modifiant le règlement (UE) 2015/1017 (JO L 107 du 26.3.2021, p. 30).
([21]) Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience (JO L 57 du 18.2.2021, p. 17).

de cohésion, prévue à l'article 174 du TFUE, Horizon Europe, le fonds pour l'innovation établi par la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil ([22]), et d'autres instruments de financement créés par la Banque européenne d'investissement. Afin de rendre possible le financement des projets d'intérêt commun, les références aux «plateformes logistiques multimodales», «autoroutes de la mer» et «applications télématiques» faites dans le règlement (UE) 2021/1153 devraient être respectivement interprétées comme se rapportant aux «terminaux de fret multimodaux», à l'«espace maritime européen» et aux «systèmes de TIC pour les transports» au sens du présent règlement. À la même fin, les références au «réseau central» dans le règlement (UE) 2021/1153 devraient être comprises comme comprenant le «réseau central étendu» au sens du présent règlement.

(92) La réalisation des objectifs du réseau transeuropéen de transport, en particulier ceux portant sur la décarbonation et la numérisation du système de transports dans l'Union, requiert un cadre réglementaire solide. Des réformes ambitieuses devraient être lancées par les États membres afin de relever les défis des transports durables recensés dans le cadre du Semestre européen. La facilité pour la reprise et la résilience soutient aussi bien les réformes que les investissements visant à rendre les transports plus durables, à réduire les émissions et à améliorer la sécurité et l'efficacité. Les mesures pertinentes à cet effet sont incluses dans les plans pour la reprise et la résilience approuvés.

(93) Pour permettre l'actualisation des cartes et de la liste des ports, aéroports, terminaux et nœuds urbains figurant aux annexes I et II du présent règlement afin de tenir compte d'éventuelles modifications résultant notamment de l'utilisation effective de certains éléments d'infrastructure de transport, analysée au regard des seuils quantitatifs préétablis, et afin de modifier les tracés des corridors de transport européens figurant à l'annexe III du présent règlement, il convient de déléguer à la Commission, en ce qui concerne les modifications des annexes I, II et III du présent règlement, le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du TFUE. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([23]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(94) Afin d'apporter une sécurité juridique et de permettre une planification stratégique à long terme, il est essentiel de maintenir le réseau transeuropéen de transport le plus stable possible et de limiter les éventuelles mises à jour du réseau aux critères objectifs et transparents énoncés dans le présent règlement.

(95) Certaines parties du réseau sont gérées par des acteurs autres que les États membres. Toutefois, il incombe aux États membres de veiller à ce que les règles régissant le réseau soient correctement appliquées sur leur territoire.

(96) De manière à garantir une application fluide et efficace des obligations fixées dans le présent règlement, la Commission apporte son concours aux États membres au travers de l'instrument d'appui technique établi par le règlement (UE) 2021/240 du Parlement européen et du Conseil ([24]), apportant une expertise technique sur mesure pour concevoir et mettre en œuvre les réformes, y compris celles promouvant le développement du réseau transeuropéen de transport.

(97) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour l'octroi de dérogations à certaines prescriptions du présent règlement, pour l'adoption d'actes d'exécution qui précisent les niveaux d'eau de référence et qui déterminent une méthode pour la collecte des données de mobilité urbaine par les États membres, et pour l'adoption d'actes d'exécution concernant la mise en œuvre des corridors de transport européens, la mise en œuvre des tronçons transfrontaliers ainsi que les deux priorités horizontales. Lorsque le présent règlement le prévoit, ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([25]).

([22]) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).
([23]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.
([24]) Règlement (UE) 2021/240 du Parlement européen et du Conseil du 10 février 2021 établissant un instrument d'appui technique (JO L 57 du 18.2.2021, p. 1).
([25]) Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(98) Les dispositions relatives au transport ferroviaire et, en particulier, toute obligation de relier les aéroports et les ports aux lignes ferroviaires, ainsi que les dispositions relatives aux terminaux de fret multimodaux, ne devraient pas s'appliquer à Chypre, à Malte, aux îles et aux régions ultrapériphériques, tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire. Les dispositions relatives aux aires de stationnement sûres et sécurisées ne devraient pas non plus s'appliquer à ces États membres, aux îles et aux régions ultrapériphériques, étant donné que ces emplacements de stationnement ne sont pas essentiels en l'absence de trafic routier de marchandises en transit sur leur territoire.

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

(100) Il est nécessaire de modifier le règlement (UE) 2021/1153 afin d'adapter ses dispositions en vue d'intégrer les corridors de réseau central dans les corridors de transport européens. La définition et le tracé des corridors de transport européens devraient être énoncés dans le présent règlement et devraient remplacer les corridors de réseau central au sens du règlement (UE) 2021/1153.

(101) Il est nécessaire de modifier le règlement (UE) nº 913/2010 afin d'adapter ses dispositions en vue d'intégrer les corridors de fret ferroviaire dans les corridors de transport européens.

(102) Il y a lieu d'abroger le règlement (UE) nº 1315/2013,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des orientations pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport composé d'un réseau global, d'un réseau central et d'un réseau central étendu, les réseaux central et central étendu devant s'appuyer sur le réseau global.

2. Le présent règlement définit les corridors de transport européens de la plus haute importance stratégique sur la base de tronçons prioritaires du réseau transeuropéen de transport et de projets d'intérêt commun, et les exigences à satisfaire pour le développement et la mise en œuvre des infrastructures du réseau transeuropéen de transport.

3. Le présent règlement fixe les priorités pour le développement du réseau transeuropéen de transport et prévoit des mesures pour sa mise en œuvre.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique au réseau transeuropéen de transport décrit dans les cartes figurant à l'annexe I et dans les listes figurant à l'annexe II. Le réseau transeuropéen de transport comprend des infrastructures de transport, y compris les infrastructures destinées au déploiement des carburants alternatifs, des systèmes TIC pour les transports, et des mesures visant à promouvoir la gestion et l'utilisation efficaces de ces infrastructures et permettant la mise en place et la gestion de services de transport durables et efficaces.

2. Les infrastructures du réseau transeuropéen de transport se composent des infrastructures du transport ferroviaire, du transport par voies navigables intérieures, du transport maritime, du transport routier, du transport aérien et du transport multimodal, y compris dans les nœuds urbains, comme indiqué dans les sections correspondantes des chapitres II, III et IV.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «projet d'intérêt commun»: tout projet réalisé en vertu du présent règlement;

2) «pays voisin»: un pays tiers relevant du champ d'application de la politique européenne de voisinage, de la politique d'élargissement et de l'Espace économique européen, de l'Association européenne de libre-échange ou de l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part ([26]);

3) «région NUTS»: une région établie par le règlement (CE) nº 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil ([27]) et répertoriée dans l'annexe I de ce règlement;

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

5) «goulet d'étranglement»: un obstacle physique, technique, fonctionnel, opérationnel ou administratif entraînant une défaillance du système, y compris une congestion ou une mise à l'arrêt systématiques du trafic, qui affecte la continuité du trafic dans les flux longue distance ou transfrontaliers;

6) «nœud urbain»: une zone urbaine où des éléments des infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport pour les voyageurs et le fret, tels que des ports, y compris leurs terminaux de voyageurs, des aéroports, des gares ferroviaires, des gares routières et des terminaux de fret multimodaux, situés à l'intérieur et autour de l'agglomération urbaine, sont connectés avec d'autres éléments de ces infrastructures et avec les infrastructures de trafic régional et local, y compris les infrastructures destinées aux modes actifs;

7) «réseau isolé»: un réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de celui-ci, dont l'écartement des voies diffère de l'écartement nominal standard européen de 1 435 mm;

8) «transport multimodal»: le transport de passagers ou de marchandises, ou les deux, à l'aide de deux modes de transport ou plus;

9) «service numérique de mobilité multimodale»: un «service numérique de mobilité multimodale» tel qu'il est défini à l'article 4, point 24), de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil ([28]);

10) «interopérabilité»: l'aptitude, y compris au regard de toutes les conditions réglementaires, techniques, administratives et opérationnelles, de l'infrastructure, y compris l'infrastructure numérique d'un mode ou segment de transport et entre différents modes de transport, à permettre des flux de circulation et d'information sûrs et ininterrompus accomplissant les performances requises pour l'infrastructure ou le mode ou segment de transport concerné;

11) «plateforme multimodale pour le transport de passagers»: un point de correspondance, tel qu'un parc-relais, entre au moins deux modes de transport pour les passagers, où les informations relatives au voyage, l'accès aux transports publics et les transferts entre modes sont assurés, et qui sert d'interface au sein des nœuds urbains et entre eux, ainsi qu'entre les nœuds urbains et les réseaux de transport à plus longue distance;

12) «terminal de fret multimodal»: une structure équipée pour le transbordement entre deux ou plusieurs modes de transport, ou entre deux systèmes ferroviaires différents, et pour le stockage provisoire de fret, tels que les terminaux dans les ports intérieurs ou maritimes, le long des voies navigables intérieures et dans les aéroports, ainsi que les terminaux rail-route;

13) «plan de mobilité urbaine durable» ou «PMUD»: un document de planification stratégique de la mobilité visant à améliorer, de manière durable, l'accessibilité de l'espace urbain fonctionnel et la mobilité à l'intérieur de celui-ci, y compris les zones de navettage dans cette zone urbaine ou à proximité de celle-ci, pour les personnes, les entreprises et les marchandises afin de garantir en particulier une meilleure qualité de vie;

([26]) JO L 149 du 30.4.2021, p. 10.
([27]) Règlement (CE) nº 1059/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques (NUTS) (JO L 154 du 21.6.2003, p. 1).
([28]) Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

14) «mode actif»: le transport de personnes ou de marchandises, par des moyens non motorisés, fondé sur l'activité physique humaine, y compris les véhicules à propulsion électrique auxiliaire visés à l'article 2, paragraphe 2, point h), du règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement et du Conseil ([29]);

15) «systèmes TIC pour les transports»: des systèmes et applications des technologies de l'information et de la communication utilisant les technologies d'information, de communication, de navigation ou de positionnement ou localisation, y compris les technologies spatiales, qui permettent de traiter, de stocker et d'échanger les données et les informations nécessaires à la gestion efficace des infrastructures, de la mobilité et du trafic sur le réseau transeuropéen de transport, de communiquer les informations pertinentes aux autorités et de fournir aux citoyens, aux chargeurs et aux opérateurs des services qui ajoutent de la valeur, y compris des systèmes permettant une utilisation du réseau qui soit résiliente, sûre, sécurisée, écologiquement saine et efficace en matière de capacités; ils comprennent les systèmes, technologies et services visés aux points 16) à 22) et peuvent également inclure des dispositifs embarqués comportant des éléments d'infrastructure ou numériques correspondants;

16) «systèmes de transport intelligents» ou «STI»: des «systèmes de transport intelligents» tels qu'ils sont définis à l'article 4, point 1), de la directive 2010/40/UE;

17) «système de suivi du trafic des navires et d'information» ou «VTMIS»: le «système de suivi du trafic des navires et d'information» établi par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ([30]);

18) «services d'information fluviale» ou «SIF»: des «services d'information fluviale (SIF)» tels qu'ils sont définis à l'article 3, point a), de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil ([31]);

19) «système de guichet unique maritime européen» ou «EMSWe»: le «système de guichet unique maritime européen» tel qu'il est défini à l'article 2, point 1), du règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil ([32]);

20) «système de gestion du trafic aérien/de service de navigation aérienne» ou «Système GTA/SNA»: un «système GTA/SNA» tel qu'il est défini à l'article 3, point 7), du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ([33]);

21) «système européen de gestion du trafic ferroviaire» ou «ERTMS»: le «système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)», au sens de l'annexe I, point 2.2, du règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission ([34]), et, dans le contexte des délais de mise en œuvre, il est fait référence au système de protection des trains de classe A et à tout système radio de classe A visé dans ledit règlement;

22) «ERTMS basé sur la radio»: le niveau 2 d'application du système européen de contrôle des trains (ETCS) qui ne nécessite pas de signalisation au sol et qui utilise un système radio de classe A pour l'échange de données, lié ou non à la sécurité, entre le sol et le train, conformément au règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission;

23) «systèmes de classe B»: les «systèmes de classe B» au sens de l'annexe II, point 3, du règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission;

([29]) Règlement (UE) nº 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

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

([31]) 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).

([32]) Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 instituant un guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64).

([33]) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

([34]) Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 380).

24) «port maritime»: un «port maritime» au sens de l'article 2, point 16), du règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil ([35]);

25) «transport maritime à courte distance»: les mouvements de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés dans les eaux géographiques d'un ou de plusieurs États membres ou entre un port situé dans les eaux des États membres et un port situé dans les eaux d'un pays tiers limitrophe ayant une côte sur les mers bordant un ou plusieurs États membres;

26) «informations électroniques relatives au transport de marchandises» ou «eFTI»: les «informations électroniques relatives au transport de marchandises» au sens de l'article 3, point 4), du règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil ([36]);

27) «ciel unique européen» ou «SES»: les systèmes établis en vertu des règlements (CE) nº 549/2004 ([37]), (CE) nº 550/2004 ([38]), (CE) nº 551/2004 ([39]) et (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil en vue de renforcer les normes de sécurité du trafic aérien, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour le trafic aérien général en Europe;

28) «vertiport»: une zone utilisée pour le décollage et l'atterrissage d'aéronefs à décollage et atterrissage verticaux;

29) «poste de stationnement au contact»: un poste de stationnement situé dans une zone désignée de l'aire de trafic de l'aéroport, équipé d'une passerelle d'embarquement des passagers;

30) «poste de stationnement au large»: un poste de stationnement situé dans une zone désignée de l'aire de trafic de l'aéroport qui n'est pas équipé d'une passerelle d'embarquement des passagers;

31) «projet SESAR»: le projet destiné à moderniser la gestion du trafic aérien en Europe, qui vise à doter l'Union d'une infrastructure de gestion du trafic aérien performante, normalisée et interopérable, et qui consiste en un cycle d'innovation comprenant la phase de définition de SESAR, la phase de développement de SESAR et la phase de déploiement de SESAR;

32) «port spatial»: une installation destinée à tester et à lancer des engins spatiaux;

33) «projet ferroviaire européen»: un projet de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» établie par le règlement (UE) 2021/2085 du Conseil ([40]), ou de son prédécesseur l'entreprise commune Shift2Rail;

34) «plan directeur GTA européen»: le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil ([41]), et ses modifications ultérieures;

35) «gouvernance du fret ferroviaire»: les organismes de gouvernance visés à l'article 8 du règlement (UE) nº 913/2010;

36) «maintenance»: les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités des infrastructures existantes de manière à ce que celles-ci assurent un niveau de service adapté aux flux de trafic et un niveau élevé de sécurité pendant leur durée de vie;

([35]) Règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports (JO L 57 du 3.3.2017, p. 1).

([36]) Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33).

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

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

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

([40]) Règlement (UE) 2021/2085 du Conseil du 19 novembre 2021 établissant les entreprises communes dans le cadre d'Horizon Europe et abrogeant les règlements (CE) nº 219/2007, (UE) nº 557/2014, (UE) nº 558/2014, (UE) nº 559/2014, (UE) nº 560/2014, (UE) nº 561/2014 et (UE) nº 642/2014 (JO L 427 du 30.11.2021, p. 17).

([41]) Décision 2009/320/CE du Conseil du 30 mars 2009 approuvant le plan directeur européen de gestion du trafic aérien du projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR) (JO L 95 du 9.4.2009, p. 41).

37) «analyse socio-économique coûts-avantages»: une évaluation ex ante quantifiée, fondée sur une méthodologie reconnue, de la valeur d'un projet, tenant compte de l'ensemble des coûts et avantages sociaux, économiques, climatiques, environnementaux et en matière de santé; l'analyse des coûts et avantages climatiques et environnementaux est fondée sur l'évaluation des incidences sur l'environnement effectuée en vertu de la directive 2011/92/UE;

38) «carburants alternatifs»: les «carburants alternatifs» au sens de l'article 2, point 4), du règlement (UE) 2023/1804;

39) «aire de stationnement sûre et sécurisée»: une aire de stationnement accessible aux conducteurs assurant le transport de marchandises ou de passagers, satisfaisant aux exigences énumérées à l'article 8 *bis*, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil ([42]) et qui a été certifiée dans le respect des normes et procédures de l'Union visées à l'article 8 *bis*, paragraphe 2, dudit règlement;

40) «système de pesage en mouvement»: un système automatique mis en place sur l'infrastructure routière dans le but d'identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles d'avoir dépassé les limites de poids applicables, conformément à la directive 96/53/CE du Parlement européen et du Conseil ([43]);

41) «décision d'autorisation du projet»: une décision ou un ensemble de décisions, y compris de nature administrative, prises simultanément ou successivement, par une ou plusieurs autorités d'un État membre, à l'exception des instances de recours administratif ou judiciaire, en vertu d'un ordre juridique interne et d'un droit administratif national, qui détermine si un promoteur de projet est habilité ou non à mettre en œuvre un projet dans la zone géographique concernée sur le réseau central, le réseau central étendu ou le réseau global, sans préjudice de toute décision prise dans le cadre d'une procédure de recours administratif ou judiciaire.

Article 4

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

1. L'objectif général du développement du réseau transeuropéen de transport est de mettre en place, à l'échelle de l'Union, un réseau unique de transport multimodal de haute qualité.

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

a) la durabilité par:

i) la promotion de la mobilité à émissions faibles et nulles conformément aux objectifs pertinents de l'Union en matière de réduction des émissions de CO_2;

ii) une utilisation accrue de modes de transport plus durables, en particulier en développant un réseau ferroviaire interopérable de voyageurs à longue distance, notamment à grande vitesse, et un réseau de fret ferroviaire interopérable, un réseau fiable de voies navigables intérieures et de transport maritime à courte distance pour le transport de passagers et de marchandises dans l'ensemble de l'Union;

iii) une meilleure protection de l'environnement;

iv) la réduction des externalités négatives, y compris celles liées à l'environnement, au climat, à la santé, à la congestion et aux accidents, par exemple au moyen de mesures d'incitation écologique; ou

v) une plus grande sécurité énergétique;

b) la cohésion par:

([42]) Règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

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

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

ii) la réduction des écarts de qualité des infrastructures, et la promotion de l'interopérabilité entre les systèmes numériques de tous les modes de transport, avec une capacité de réseau suffisante, entre les régions et entre les États membres;

iii) pour le trafic de passagers et de fret, l'interconnexion et la coordination efficaces entre les infrastructures de transport pour le trafic sur longue distance et le trafic régional et local, afin de faciliter les services de transport, y compris dans les nœuds urbains; ou

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

c) l'efficacité par:

i) l'élimination des goulets d'étranglement infrastructurels et la mise en place des chaînons manquants, à la fois au sein des infrastructures de transport et aux points de connexion entre elles, sur les territoires des États membres et entre ceux-ci, en particulier sur les tronçons transfrontaliers, et la connexion, le cas échéant, au réseau transeuropéen de transport dans les pays tiers;

ii) la suppression des goulets d'étranglement en matière d'interopérabilité, y compris les lacunes dans la numérisation;

iii) l'interopérabilité des réseaux de transport nationaux, régionaux et locaux;

iv) l'intégration et l'interconnexion optimales de tous les modes de transport, y compris dans les nœuds urbains;

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

vi) une utilisation plus efficace des infrastructures nouvelles et existantes en service, par exemple dans le secteur ferroviaire;

vii) l'application efficace en termes de coût de concepts technologiques et opérationnels et de systèmes numériques qui soient interopérables et innovants; ou

viii) une meilleure coordination des travaux d'infrastructure entre les États membres pour les projets transfrontières;

d) l'augmentation des avantages pour ses utilisateurs en:

i) garantissant l'accessibilité pour les utilisateurs et en répondant à leurs besoins en matière de mobilité et de transport, en tenant compte en particulier des besoins des personnes en situation de vulnérabilité, notamment des personnes handicapées ou à mobilité réduite, et des personnes vivant dans des régions reculées, y compris les régions ultrapériphériques et les autres régions reculées, rurales, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que les zones à faible densité de population;

ii) garantissant des normes de sûreté, de sécurité et de qualité élevée, notamment en ce qui concerne la qualité des services pour tous les utilisateurs, pour le transport tant de passagers que de marchandises;

iii) favorisant la qualité, l'efficacité et la durabilité de services de transport, qui doivent être accessibles et abordables;

iv) soutenant une mobilité qui soit adaptée au changement climatique et résiliente aux risques naturels et aux catastrophes d'origine humaine, et qui facilite le déploiement efficace et rapide des services d'urgence et de sauvetage, y compris pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite;

v) garantissant la résilience des infrastructures, en particulier sur les tronçons transfrontaliers;

vi) proposant des solutions de transport alternatives, y compris sur d'autres modes, en cas de perturbation du réseau;

vii) encourageant les modes de mobilité actifs grâce à l'amélioration de l'accessibilité et de la qualité des infrastructures connexes, et donc de la sécurité et de la santé des utilisateurs actifs de l'infrastructure, et en promouvant les avantages environnementaux de ces modes de mobilité.

viii) soutenant une mobilité sans discontinuité au sein de l'Union; ou

ix) garantissant une maintenance adéquate destinée à assurer, pour les infrastructures existantes, un niveau de service adapté aux flux de trafic ainsi qu'un niveau élevé de sécurité pendant leur durée de vie.

Article 5

Réseau économe en ressources et résilient, et protection de l'environnement

1. Le réseau transeuropéen de transport est planifié, développé et exploité de manière économe en ressources et conformément aux exigences environnementales nationales et de l'Union applicables, à travers:

a) le développement de nouvelles infrastructures, l'amélioration et la maintenance des infrastructures de transport existantes, notamment en incluant la maintenance pendant toute la durée de vie de l'infrastructure dans la phase de planification de la construction ou de l'amélioration de l'infrastructure et en maintenant l'infrastructure opérationnelle;

b) une meilleure intégration et interconnexion des infrastructures;

c) le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs, contribuant ainsi au déploiement de technologies de décarbonation;

d) le déploiement de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes TIC pour les transports afin de préserver ou d'améliorer les performances des infrastructures, lorsque ce déploiement est justifié sur le plan économique ou requis pour améliorer la sécurité et la sûreté;

e) l'optimisation de l'utilisation des infrastructures, notamment grâce à une gestion efficace des capacités et du trafic, en favorisant la multimodalité et la transition vers des schémas de mobilité plus durables, y compris le développement de services de transport multimodaux durables, attrayants et efficaces;

f) la prise en compte et l'optimisation d'éventuelles synergies avec d'autres réseaux, en particulier les réseaux transeuropéens d'énergie ou de télécommunications, y compris, le cas échéant, l'ensemble du réseau électrique, afin de garantir la cohérence entre la planification des infrastructures de recharge et la planification du réseau correspondant, ainsi que la prise en compte d'éventuelles synergies avec le double usage des infrastructures recensées 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, ainsi qu'avec les infrastructures cyclables, y compris les itinéraires cyclables longue distance;

g) le développement d'infrastructures vertes, durables et résilientes au changement climatique, en tenant compte des modes actifs, et la promotion de nouvelles technologies visant à décarboner la construction d'infrastructures de transport, y compris par l'utilisation de matériaux économes en ressources et résistants au changement climatique, destinées à réduire autant que possible les effets négatifs sur la santé des citoyens vivant autour du réseau et sur l'environnement, y compris du fait de la pollution atmosphérique et sonore, ainsi que la dégradation des écosystèmes; et

h) la prise en compte adéquate de la résilience du réseau de transport et de ses infrastructures et services, en particulier sur les tronçons transfrontaliers, eu égard à un contexte climatique et géopolitique en mutation, aux risques naturels, aux catastrophes d'origine humaine, et aux perturbations intentionnelles ou non, en vue de relever ces défis, de permettre une réaction adéquate à ces perturbations et un rétablissement rapide, ainsi que de faciliter les chaînes d'approvisionnement.

2. Lors de la planification et du développement du réseau transeuropéen de transport, les États membres peuvent adapter le tracé détaillé des tronçons en tenant compte des circonstances propres aux différentes parties de l'Union, telles que les caractéristiques topographiques des régions concernées et les considérations environnementales, tout en veillant au respect du présent règlement. Cette adaptation n'excède pas ce qui est autorisé par la décision d'autorisation du projet concernée conformément à l'exigence énoncée à l'article 58, paragraphe 1, point g).

3. L'évaluation environnementale des plans et projets s'effectue conformément à la directive 92/43/CEE du Conseil ([44]) et aux directives 2000/60/CE ([45]), 2001/42/CE ([46]), 2002/49/CE ([47]), 2009/147/CE ([48]) du Parlement européen et du Conseil ainsi qu'à la directive 2011/92/UE. Dans le cas des projets d'intérêt commun pour lesquels la procédure de passation de marché en vue d'une évaluation environnementale n'a pas encore été lancée au plus tard le 18 juillet 2024, il convient d'évaluer également leur respect du principe consistant à «ne pas causer de préjudice important».

Article 6

Développement progressif du réseau transeuropéen de transport

1. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 5, et sauf disposition contraire du présent règlement, le réseau transeuropéen de transport est progressivement développé en trois étapes:

a) l'achèvement d'un réseau central d'ici au 31 décembre 2030;

b) l'achèvement d'un réseau central étendu d'ici au 31 décembre 2040; et

c) l'achèvement d'un réseau global d'ici au 31 décembre 2050.

Pour développer le réseau transeuropéen de transport, il convient, notamment, de mettre en œuvre une structure pour ce réseau selon une approche méthodologique cohérente et transparente, structure comprenant un réseau central, un réseau central étendu et un réseau global, avec des nœuds de transport et des nœuds urbains comme points de correspondance multimodaux entre le trafic sur longue distance et les réseaux de transport régionaux et locaux.

2. Le réseau global se compose de toutes les infrastructures de transport existantes et planifiées du réseau transeuropéen de transport, ainsi que de mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace et durable du point de vue social et environnemental de telles infrastructures.

3. Le réseau central et le réseau central étendu se composent des parties du réseau transeuropéen de transport qui doivent être développées en priorité et achevées dans les délais fixés au paragraphe 1, en vue d'atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport.

Article 7

Corridors de transport européens

Les corridors de transport européens sont constitués des parties du réseau central ou du réseau central étendu qui revêtent la plus haute importance stratégique pour le développement de flux durables et multimodaux de transport de marchandises et de passagers en Europe et pour le développement d'infrastructures interopérables de haute qualité et l'amélioration des performances opérationnelles.

Article 8

Projets d'intérêt commun

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

2. Les projets d'intérêt commun:

a) présentent une valeur ajoutée européenne en contribuant à atteindre les objectifs relevant d'au moins deux des quatre catégories énoncées à l'article 4, paragraphe 2; et

([44]) Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de flore sauvages (JO L 206 du 22.7.1992, p. 7).
([45]) Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (JO L 327 du 22.12.2000, p. 1).
([46]) Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (JO L 197 du 21.7.2001, p. 30).
([47]) Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).
([48]) Directive 2009/147/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages (JO L 20 du 26.1.2010, p. 7).

b) présentent une viabilité économique sur le fondement d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou, dans le cas de zones à faible densité de population ou de projets qui sont essentiels pour le double usage des infrastructures, contribuent de manière positive au développement du réseau sur la base d'une telle analyse.

3. Un projet d'intérêt commun englobe son cycle complet, qui comprend les études de faisabilité, les procédures d'autorisation, la construction, l'exploitation, la maintenance et l'évaluation.

4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les projets d'intérêt commun soient menés en conformité avec le droit de l'Union et le droit national applicables, en particulier avec le droit de l'Union en matière d'environnement, de protection du climat, de sécurité, de sûreté, de concurrence, d'aides d'État, de marchés publics, de santé publique et d'accessibilité, ainsi qu'avec les actes juridiques de l'Union et la législation nationale en matière de non-discrimination.

5. La mise en œuvre des projets d'intérêt commun dépend de leur degré de maturité, du respect des procédures juridiques nationales et de l'Union, et de la disponibilité de ressources financières, sans préjuger de l'engagement financier d'un État membre ou de l'Union.

6. La Commission peut recommander que des États membres créent des entités uniques pour la coordination, la construction ou la gestion de projets d'infrastructure transfrontaliers d'intérêt commun, en particulier les projets complexes et à grande échelle. Le coordinateur européen compétent a le statut d'observateur au sein du conseil de surveillance ou d'un organe directeur similaire de cette entité unique.

7. Les États membres s'efforcent dans toute la mesure du possible de faire en sorte que les projets d'intérêt commun soient mis en œuvre en temps utile et de manière efficace.

8. L'analyse socio-économique coûts-avantages est appliquée par les États membres suivant une approche reconnue et harmonisée afin de permettre une évaluation transparente et comparative de ces projets.

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 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) Baltique — 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 continue 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, sans solution de continuité 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 aiguilles;

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

e) le dispositif de contrôle-commande et signalisation au sol;

f) les infrastructures énergétiques au sol;

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.

([49]) 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 cet acte 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 en moyenne par jour 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 sur la base des 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 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.

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 respectant cette exigence qui permet l'exploitation ininterrompue de trains sur le territoire d'un État membre ainsi que sur les lignes 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) 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 met tout en œuvre pour garantir 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 mettent tout en œuvre pour garantir 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, il y a lieu de veiller à:

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 liaisons 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) procéder à la conversion à la 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 terres réhabilitées, 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 ([50]), 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.

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.

([50]) 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, il y a lieu de veiller:

a) lorsqu'il y a lieu, à 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) à prendre des mesures de prévention et d'atténuation des inondations et des sécheresses;

c) à 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) à moderniser et à 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) à promouvoir et à 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) à 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, à assurer la continuité et l'accessibilité des voies piétonnes et cyclables afin de promouvoir les modes de transport actifs;

h) à 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, à 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 terres réhabilitées;

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 ([51]);

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;

([51]) 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, il y a lieu de veiller à:

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 terres réhabilitées;

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 de substitution, 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 ([52]);

([52]) 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 ([53]), au règlement d'exécution (UE) 2020/204 de la Commission ([54]) et au règlement délégué (UE) 2020/203 de la Commission ([55]);

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 ([56]);

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) nº 886/2013 de la Commission ([57]):

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.

([53]) 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).

([54]) 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).

([55]) 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).

([56]) 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).

([57]) Règlement délégué (UE) nº 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).

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 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, il y a lieu de veiller à:

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 ([58]), 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, il y a lieu de veiller à:

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;

([58]) 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 ([59]);

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.

([59]) 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 mettent tout en œuvre pour veiller, d'une 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 réservée aux véhicules utilitaires lourds et, en tant que de besoin, 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 mettent tout en œuvre pour 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 mettent tout en œuvre pour 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, il y a lieu de veiller à:

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, mettent tout en œuvre pour 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, il y a lieu de veiller:

a) aux 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) à 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 cyclables, en particulier celles reliées aux infrastructures de transport ferroviaire et par voie d'eau;

c) à 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) à 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 qu'à des connexions adéquates avec les plateformes et installations logistiques;

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

f) à 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, à 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) à 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, à 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) à 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 de marchandises durables

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 à la demande»;

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 b), les infrastructures de transport correspondantes peuvent:

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

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

iii) inclure les systèmes TIC pour les transports;

iv) 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

v) 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 mettent tout en œuvre pour 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 mettent tout en œuvre pour 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 RTE-T; 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 RTE-T.

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 dans les 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, contrôle 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 ([60]) 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 ([61]).

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.

([60]) 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).

([61]) 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 convenue 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 prévu 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 mettent tout en œuvre pour 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

Modernisation 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 des routes 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.

Article 59

Échanges avec les parties prenantes publiques et privées

Les procédures nationales à l'égard de la participation et de la consultation des autorités régionales et locales ainsi que de la société civile concernées par un projet d'intérêt commun sont respectées, le cas échéant, au cours de la phase de planification et de construction d'un projet. Pour les projets d'intérêt commun qui relèvent du champ d'application de la directive (UE) 2021/1187, les exigences de ladite directive doivent être respectées. La Commission encourage l'échange de bonnes pratiques à cet égard, notamment en ce qui concerne la consultation et l'inclusion des personnes dans des situations de vulnérabilité.

Article 60

Cohérence des plans nationaux avec la politique des transports de l'Union

1. Les États membres veillent à ce que les plans et programmes nationaux contribuant au développement du réseau transeuropéen de transport soient cohérents avec la politique des transports de l'Union et avec les priorités et les délais fixés dans le présent règlement. Ils tiennent également compte, entre autres, des priorités définies dans les plans de travail pour les corridors concernés et des priorités horizontales pour les États membres concernés ainsi que, le cas échéant, des actes d'exécution visés à l'article 55, paragraphes 1 et 2.

2. Les États membres communiquent à la Commission les projets de plans ou de programmes nationaux pertinents contribuant au développement du réseau transeuropéen de transport ou un résumé de ceux-ci, ainsi que toute modification importante de ce ou de ces projets dès que possible après le lancement d'une consultation publique concernant ces plans ou programmes.

La Commission peut émettre un avis concernant la cohérence des projets de plans et de programmes nationaux avec les priorités énoncées dans le présent règlement et avec les priorités énoncées dans les plans de travail pour les corridors de transport européens et les priorités horizontales et dans les actes d'exécution adoptés conformément à l'article 55, paragraphes 1 et 2. L'avis n'a pas d'incidence sur la validité des plans et programmes nationaux et n'empêche pas leur adoption ni leur application.

Les États membres fournissent également à la Commission les plans ou programmes nationaux définitifs une fois adoptés.

Article 61

Comité

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

2. Aux fins de l'article 23, paragraphe 3, deuxième alinéa, du présent règlement, la Commission est assistée par le comité institué conformément à l'article 7 de la directive 91/672/CEE du Conseil ([62]).

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

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

Article 62

Exercice de la délégation

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

([62]) Directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure (JO L 373 du 31.12.1991, p. 29).

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 11, paragraphe 3, et à l'article 58, paragraphes 1 et 5, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 18 juillet 2024. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphe 3, et à l'article 58, paragraphes 1 et 5, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

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

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 3, et de l'article 58, paragraphes 1 et 5, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 63

Réexamen

1. La Commission effectue, au plus tard le 31 décembre 2033, après avoir consulté, le cas échéant, les États membres et avec l'aide des coordonnateurs européens, une évaluation de la mise en œuvre du réseau central, qui porte en particulier sur sa conformité aux exigences du présent règlement.

L'évaluation tient compte du rapport annuel sur l'état d'avancement et des plans de travail établis par les coordonnateurs européens conformément à l'article 52, paragraphe 5, point e), et à l'article 54, paragraphe 1, respectivement, ainsi que des plans et programmes nationaux visés à l'article 60, paragraphe 1.

2. La Commission effectue, au plus tard le 31 décembre 2033, après avoir consulté, le cas échéant, les États membres et avec l'aide des coordonnateurs européens, un réexamen de la mise en œuvre du réseau central étendu et du réseau global, qui évalue:

a) le respect du présent règlement;

b) les progrès relatifs à la mise en œuvre du présent règlement, y compris tout retard potentiel;

c) les changements des flux du transport de passagers et de marchandises;

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

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

L'évaluation étudie également l'incidence de l'évolution des caractéristiques du trafic et des développements intervenus dans les plans d'investissement dans les infrastructures.

3. Lorsqu'elle procède à ce réexamen, la Commission évalue si le réseau central étendu et le réseau global prévus dans le présent règlement sont susceptibles d'être conformes aux chapitres II, III et IV d'ici au 31 décembre 2040 et au 31 décembre 2050, selon le cas, en tenant compte de la situation économique et budgétaire de l'Union et de chacun des États membres. La Commission évalue également, en concertation avec les États membres, s'il y a lieu de modifier le réseau central étendu et le réseau global pour tenir compte de l'évolution des flux de transport et de la planification des investissements nationaux.

Article 64

Retard dans l'achèvement du réseau central, du réseau central étendu et du réseau global

1. En cas de retard important dans le démarrage ou l'achèvement des travaux sur le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global par rapport au délai provisionnel initial fixé dans les actes d'exécution visés à l'article 55, la Commission peut demander à l'État membre ou aux États membres concernés de fournir les raisons du retard. L'État membre ou les États membres disposent d'un délai de trois mois pour fournir, sur demande, les raisons du retard en question. Sur la base de la réponse donnée, la Commission consulte l'État membre ou les États membres concernés afin de résoudre le problème qui a causé le retard.

2. Dans le cas où le retard concerne un tronçon d'un corridor de transport européen, le coordonnateur européen est associé, de manière à aider les États membres à résoudre le problème.

3. Sans préjudice de la procédure prévue à l'article 258 du TFUE et de l'article 8, paragraphe 5, du présent règlement, la Commission peut, après avoir examiné les raisons fournies par l'État membre ou les États membres concernés conformément au premier paragraphe du présent article, dans le cas d'un retard important dans le démarrage ou l'achèvement des travaux sur le réseau central, le réseau central étendu ou le réseau global imputable à l'État membre ou aux États membres, sans justification objective, adresser aux États membres concernés des recommandations en vue de résorber ce retard et de prévenir ou de réduire de nouveaux retards.

Article 65

Dérogations

Les dispositions relatives au transport ferroviaire et, en particulier, toute obligation de relier les aéroports et les ports aux lignes ferroviaires, ainsi que les dispositions relatives aux terminaux de fret multimodaux, ne devraient pas s'appliquer à Chypre, à Malte, aux îles et aux régions ultrapériphériques, tant qu'aucun système ferroviaire n'est établi sur leur territoire. Les dispositions relatives au stationnement sûr et sécurisé ne s'appliquent pas à Chypre, à Malte, aux îles et aux régions ultrapériphériques.

Les dispositions relatives à l'écartement des voies nominal standard européen de 1 435 mm visé à l'article 17 ne s'appliquent pas à l'Irlande, aux îles et aux régions ultrapériphériques.

Article 66

Modifications du règlement (UE) 2021/1153

L'annexe du règlement (UE) 2021/1153 est modifiée conformément à l'annexe VI du présent règlement.

Article 67

Modifications du règlement (UE) nº 913/2010

Le règlement (UE) nº 913/2010 est modifié comme suit:

1) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

Objet et champ d'application

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.

2. Le présent règlement s'applique à la gouvernance, à la gestion et à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires comprises dans les corridors de fret, sans préjudice des responsabilités incombant aux États membres en matière de planification et de financement de ces infrastructures.».

2) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 2*

Définitions

1. Aux fins du présent règlement, les définitions qui figurent à l'article 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (*) s'appliquent.

2. Outre les définitions visées au paragraphe 1, on entend par:

a) "corridor de fret", les lignes ferroviaires de fret des corridors de transport européens tels qu'ils sont précisés à l'article 11, paragraphe 1, du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (**) et à l'annexe III dudit règlement, y compris l'infrastructure ferroviaire et ses équipements et les services ferroviaires correspondants conformément à la directive 2012/34/UE;

b) "plan de mise en œuvre", le document présentant les moyens, la stratégie et les mesures que les parties concernées comptent mettre en œuvre, qui sont nécessaires et suffisants pour organiser et gérer le corridor de fret;

c) "terminal", l'installation disposée le long du corridor de fret qui a été spécialement aménagée pour permettre soit le chargement de marchandises sur des trains de marchandises ou leur déchargement et l'intégration des services de fret ferroviaire avec les services routiers, maritimes, fluviaux et aériens, soit la formation ou la modification de la composition des trains de marchandises; et, le cas échéant, l'exécution des procédures à la frontière avec des pays tiers européens;

d) "coordonnateur européen", le coordonnateur visé à l'article 52 du règlement (UE) 2024/1679.

(*) JO L 343 du 14.12.2012, p. 32.
(**) JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.».

3) Le titre du chapitre II est remplacé par le texte suivant:

«**ORGANISATION ET GOUVERNANCE DES CORRIDORS DE FRET**».

4) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 3*

Organisation et gouvernance des corridors de fret

1. Les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure responsables du corridor de fret faisant partie de ce corridor de transport européen adaptent la gouvernance du corridor de fret à compter du 18 juillet 2024 ou en cas de modification du tracé d'un corridor de transport européen conformément à l'article 11, paragraphe 3, du règlement (UE) 2024/1679, dans un délai de 18 mois à compter de la date de la modification. Dans des cas dûment justifiés et après accord de la Commission, le délai peut être porté à 24 mois. Le comité exécutif et le comité de gestion du corridor de fret adoptent les mesures nécessaires pour adapter conformément aux articles 9 à 19 du présent règlement l'organisation et la gestion du corridor de fret au nouvel alignement géographique.

2. Le comité exécutif d'un corridor de fret peut décider d'examiner les aspects administratifs, opérationnels et d'interopérabilité des services ferroviaires internationaux de transport de voyageurs sur le corridor. Les articles 11 et 14 ne s'appliquent pas à ces prestations.».

5) Les articles 4 à 7 sont supprimés.

6) L'article 8 est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Pour chaque corridor de fret, les États membres concernés mettent en place un comité exécutif chargé de définir les objectifs généraux du corridor de fret, de superviser et de prendre les mesures prévues expressément au paragraphe 7 du présent article, aux articles 9 et 11, à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 22. Le comité exécutif

se compose de représentants des autorités des États membres concernés. Le comité exécutif évalue régulièrement la cohérence entre les objectifs généraux et les objectifs définis par le comité de gestion conformément à l'article 9, paragraphe 1, point c).

2. Pour chaque corridor de fret, les gestionnaires de l'infrastructure concernés et, le cas échéant, les organismes de répartition visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE mettent en place un comité de gestion chargé de prendre des mesures comme prévu expressément aux paragraphes 5, 7, 8 et 9 du présent article et aux articles 9 à 12, à l'article 13, paragraphe 1, à l'article 14, paragraphes 2, 6 et 9, à l'article 16, paragraphe 1, à l'article 17, paragraphe 1, et aux articles 18 et 19 du présent règlement. Le comité de gestion se compose des représentants des gestionnaires de l'infrastructure.»;

b) les paragraphes suivants sont insérés:

«2 *bis*. Un État membre qui a fait usage de l'article 5, paragraphe 4, avant le 18 juillet 2024 peut décider que, pendant une période n'excédant pas dix ans à compter du 18 juillet 2024, un gestionnaire de l'infrastructure responsable de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire ne participe pas au comité de gestion institué en vertu du paragraphe 2 du présent article. L'État membre concerné notifie sans délai sa décision à la Commission et aux autres États membres participant au corridor de fret concerné.

Dans ce cas, l'État membre et le gestionnaire de l'infrastructure concerné coopèrent avec le comité de gestion lorsque cela est nécessaire à l'exécution des fonctions dudit comité.

Un État membre faisant usage du premier alinéa du présent paragraphe peut, à tout moment par la suite au cours de la période de dix ans qui y est visée, décider qu'un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire responsable de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire participe au comité de gestion institué en vertu du paragraphe 2 du présent article. Il notifie sans tarder sa décision à la Commission et aux autres États membres participant au corridor de fret concerné.

2 *ter*. L'Irlande peut décider que les représentants de ses autorités et un gestionnaire de l'infrastructure responsable de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire ne participent pas au comité exécutif ou au comité de gestion institués en vertu des paragraphes 1 et 2, ou à aucun des deux. L'Irlande notifie sans tarder sa décision à la Commission et aux autres États membres participant au corridor de fret concerné.

Dans ce cas, les autorités et le ou les gestionnaires de l'infrastructure concernés coopèrent avec le comité exécutif et le comité de gestion lorsque cela est nécessaire à l'exécution des fonctions des comités.

L'Irlande peut, à tout moment par la suite, décider que les représentants de ses autorités et le ou les gestionnaires de l'infrastructure responsables de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire participent au comité exécutif ou au comité de gestion institués en vertu des paragraphes 1 et 2, ou aux deux. Elle notifie sans tarder sa décision à la Commission et aux autres États membres participant au corridor de fret concerné.»;

c) les paragraphes 4 à 8 sont remplacés par le texte suivant:

«4. Le comité exécutif prend ses décisions par consentement mutuel des représentants des autorités des États membres concernés participant au comité exécutif.

5. Le comité de gestion prend ses décisions, y compris les décisions relatives à son statut juridique, à la mise en place de sa structure organisationnelle, à ses ressources et à ses effectifs, par consentement mutuel des gestionnaires de l'infrastructure concernés participant au comité exécutif. Le comité de gestion peut être une entité juridique indépendante. Il peut être constitué sous la forme d'un groupement européen d'intérêt économique au sens du règlement (CEE) nº 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 relatif à l'institution d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) (*).

6. Les responsabilités du comité exécutif et du comité de gestion ne portent pas atteinte à l'indépendance des gestionnaires de l'infrastructure prévue à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE.

7. Le comité de gestion crée un groupe consultatif composé des gestionnaires et propriétaires des terminaux du corridor de fret, y compris, le cas échéant, des ports maritimes et de navigation intérieure. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences directes sur les investissements et la gestion des terminaux. Il peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis. En cas de divergences entre le comité de gestion et le groupe consultatif, ce dernier

peut saisir le comité exécutif. Le comité exécutif informe le coordonnateur européen concerné, sert de médiateur et émet un avis sur la question en temps utile. Le coordonnateur européen concerné peut également émettre un avis sur la question en temps utile. La décision finale appartient toutefois au comité de gestion.

8. Le comité de gestion crée un autre groupe consultatif composé des entreprises ferroviaires intéressées par l'utilisation du corridor de fret. Ce groupe consultatif peut émettre un avis sur toute proposition du comité de gestion qui a des conséquences pour ces entreprises. Il peut aussi émettre des avis de sa propre initiative. Le comité de gestion tient compte de tous ces avis. En cas de divergences entre le comité de gestion et le groupe consultatif, ce dernier peut saisir le comité exécutif. Le comité exécutif informe le coordonnateur européen et les organismes de contrôle visés à l'article 55 de la directive 2012/34/UE concernés par le corridor de fret. Le comité exécutif sert de médiateur et émet un avis sur la question en temps utile. Le coordonnateur européen concerné peut également émettre un avis sur la question en temps utile. La décision finale appartient au comité de gestion.

(*) JO L 199 du 31.7.1985, p. 1.»;

d) le paragraphe suivant est ajouté:

«10. Le comité exécutif et le comité de gestion coopèrent avec le coordonnateur européen compétent pour le corridor de fret afin de soutenir le développement du trafic ferroviaire de fret le long du corridor.».

7) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Mesures pour le développement du corridor de fret

1. Le comité de gestion établit et publie un plan de mise en œuvre au plus tard six mois avant la mise en service du corridor de fret. Le comité de gestion consulte les groupes consultatifs visés à l'article 8, paragraphes 7 et 8, concernant le projet de plan de mise en œuvre. Le comité de gestion soumet pour approbation le plan de mise en œuvre au comité exécutif.

Ce plan comprend:

a) un descriptif des caractéristiques du corridor de fret, y compris des goulets d'étranglement, ainsi que le programme des mesures nécessaires pour en améliorer l'organisation et la gestion;

b) les éléments essentiels de l'étude visée au paragraphe 3;

c) les objectifs fixés pour les corridors de fret, notamment en matière de performance du corridor de fret, exprimée en qualité du service et en capacité du corridor de fret, conformément à l'article 19 du présent règlement et, le cas échéant, des valeurs cibles quantitatives ou qualitatives relatives à ces objectifs. Les objectifs et valeurs cibles tiennent compte des priorités énoncées à l'article 19 du règlement (UE) 2024/1679;

d) les mesures visant à mettre en œuvre les articles 12 à 19 et les mesures visant à améliorer les performances du corridor de fret, sur la base des résultats de l'évaluation visée à l'article 19, paragraphe 3, en vue d'atteindre les objectifs et valeurs cibles visés au point c) du présent paragraphe;

e) les avis et l'évaluation des groupes consultatifs visés à l'article 8, paragraphes 7 et 8, concernant le développement du corridor;

f) un résumé de la coopération et des résultats de la consultation visée à l'article 11, y compris les avis des groupes consultatifs visés à l'article 8, paragraphes 7 et 8, et un résumé des réponses des autres parties prenantes.

Lorsqu'il élabore le plan de mise en œuvre, le comité de gestion tient compte des objectifs et des mesures figurant dans le plan de travail du coordonnateur européen visé à l'article 54 du règlement (UE) 2024/1679. Le plan de mise en œuvre contient une référence aux éléments du plan de travail qui sont pertinents pour le trafic ferroviaire de fret le long du corridor.

Le comité de gestion réexamine et adapte régulièrement les valeurs cibles visées au point c) du présent paragraphe et les mesures visées au point d) du présent paragraphe sur la base de l'évaluation visée à l'article 19, paragraphe 3, après consultation des groupes consultatifs visés à l'article 8, paragraphes 7 et 8, et du coordonnateur européen.

2. Le comité de gestion révise régulièrement, et au minimum tous les quatre ans, le plan de mise en œuvre, en tenant compte des progrès réalisés dans sa mise en œuvre, du marché du fret ferroviaire sur le corridor de fret et des performances mesurées conformément aux objectifs visés au paragraphe 1, point c).

3. Le comité de gestion effectue une étude de marché, qu'il met périodiquement à jour, en matière de transport portant sur l'évolution du trafic, constatée et attendue, sur le corridor de fret et couvrant les différents types de trafic, tant en ce qui concerne le transport de marchandises que le transport de passagers. Cette étude examine également, le cas échéant, les coûts et les avantages socio-économiques découlant du développement du corridor de fret.

4. Le plan de mise en œuvre tient compte du développement des terminaux, y compris de l'analyse du marché et l'analyse prospective des terminaux de fret multimodaux, ainsi que des plans d'action des États membres du corridor de fret, visés à l'article 36, paragraphes 3 et 4, du règlement (UE) 2024/1679.

5. Le comité de gestion prend, s'il y a lieu, des mesures visant à coopérer avec les administrations régionales ou locales, ou les deux, en ce qui concerne le plan de mise en œuvre.».

8) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 11*

Planification des investissements

1. Le comité exécutif et le comité de gestion d'un corridor de fret coopèrent avec le coordonnateur européen compétent pour le corridor de fret en ce qui concerne les besoins d'infrastructures et d'investissements résultant du trafic ferroviaire de fret, afin de soutenir l'élaboration du plan de travail visé à l'article 54 du règlement (UE) 2024/1679.

2. Le comité de gestion consulte les groupes consultatifs visés à l'article 8, paragraphes 7 et 8, concernant le développement des infrastructures et les besoins d'investissements. La consultation repose sur une documentation adéquate et actualisée de la planification des infrastructures au niveau des corridors et au niveau national. Les avis des groupes consultatifs sur les investissements sont étayés par des éléments justificatifs suffisants. Le comité exécutif assure une coordination adéquate entre ces activités de consultation et les mécanismes de coordination au niveau national définis à l'article 7 *sexies* de la directive 2012/34/UE.

3. La coopération et la consultation portent notamment sur:

a) les besoins de capacité du transport ferroviaire de marchandises pertinents pour une planification des infrastructures et des investissements, en particulier en ce qui concerne les trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m, tenant compte du besoin de capacité conformément à l'article 14, paragraphe 2, du présent règlement et de toute infrastructure déclarée saturée conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE;

b) les exigences en matière d'infrastructures du réseau transeuropéen de transport pertinentes pour le transport ferroviaire de marchandises, telles qu'elles sont définies aux chapitres II et III du règlement (UE) 2024/1679;

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.».

9) À l'article 13, les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Le guichet unique prend une décision sur les demandes de sillons ferroviaires préétablis visés à l'article 14, paragraphe 3, et la réserve de capacités visée à l'article 14, paragraphe 5. Il attribue les capacités conformément aux règles relatives à l'attribution des capacités énoncées dans la directive 2012/34/UE. Il informe, sans retard, les gestionnaires de l'infrastructure compétents de ces demandes et de la décision prise à leur égard.

4. Pour toute demande concernant les capacités d'infrastructure qui ne peut être traitée conformément au paragraphe 3, le guichet unique transmet sans tarder la demande de capacités d'infrastructure aux gestionnaires de l'infrastructure compétents et, le cas échéant, aux organismes de répartition visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE, qui prennent une décision sur cette demande conformément à l'article 38 et au chapitre IV, section 3, de ladite directive et communiquent cette décision au guichet unique en vue de la suite à donner.».

10) À l'article 14:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le comité exécutif définit le cadre pour la répartition des capacités de l'infrastructure sur le corridor de fret, conformément à l'article 39 de la directive 2012/34/UE.»;

b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«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.»;

c) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Si les besoins du marché et l'évaluation visée au paragraphe 2 du présent article le justifient, les gestionnaires de l'infrastructure définissent conjointement la réserve de capacités pour les trains de marchandises internationaux circulant sur les corridors de fret en prenant en compte les besoins en capacités d'autres types de transport, y compris le transport de passagers, et maintiennent cette réserve disponible dans le cadre de leurs horaires de service définitifs afin de permettre une réponse rapide et appropriée aux demandes ad hoc de capacités visées à l'article 48 de la directive 2012/34/UE. Cette capacité est réservée jusqu'à un délai antérieur à sa date de programmation et arrêté par le comité de gestion. Ce délai n'excède pas soixante jours.»;

d) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Sauf en cas de force majeure, notamment en cas de travaux urgents et imprévisibles essentiels pour la sécurité, un sillon alloué à une opération de fret en vertu du présent article ne peut pas être annulé moins de deux mois avant son horaire prévu dans l'horaire de service si le candidat concerné ne donne pas son accord pour une telle annulation. Dans un tel cas, le gestionnaire de l'infrastructure concerné s'efforce de proposer au candidat un sillon d'une qualité et d'une fiabilité équivalentes, que le candidat a le droit d'accepter ou de refuser. La présente disposition est sans préjudice des droits éventuellement obtenus par le candidat en vertu d'un accord, conformément à l'article 44, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE. En tout état de cause, le candidat peut saisir l'organisme de contrôle visé à l'article 20 du présent règlement.»;

e) le paragraphe 10 est remplacé par le texte suivant:

«10. Aux paragraphes 4 et 9 du présent article, les références aux gestionnaires de l'infrastructure englobent aussi, s'il y a lieu, les organismes de répartition visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE.».

11) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Candidats autorisés

Nonobstant l'article 41, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, des candidats autres que les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux qu'elles constituent, tels que des chargeurs, des transitaires ou des opérateurs de transport combiné, peuvent demander des sillons internationaux préétablis, tels que visés à l'article 14, paragraphe 3, et la réserve de capacités visée à l'article 14, paragraphe 5. Afin d'utiliser ce sillon ferroviaire pour le transport de marchandises sur le corridor de fret, ces candidats désignent une entreprise ferroviaire pour conclure un contrat avec le gestionnaire d'infrastructure conformément à l'article 28, de la directive 2012/34/UE.».

12) L'article 17, paragraphe 2, est remplacé par le texte suivant:

«2. Chaque gestionnaire de l'infrastructure concerné établit des règles de priorité applicables à la gestion des différents types de trafic sur les tronçons des corridors de fret qui relèvent de sa responsabilité, conformément aux objectifs communs ou aux lignes directrices visés au paragraphe 1 du présent article, ou aux deux. Ces règles de priorité sont publiées dans le document de référence du réseau visé à l'article 27 de la directive 2012/34/UE.».

13) À l'article 18, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) toutes les informations figurant dans les documents de référence des réseaux nationaux qui concernent le corridor de fret, établis conformément à la procédure prévue à l'article 27 de la directive 2012/34/UE;».

14) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

«Article 19

Qualité du service sur le corridor de fret

1. Le comité de gestion du corridor de fret encourage la compatibilité entre les systèmes d'amélioration des performances le long du corridor de fret, conformément à l'article 35 de la directive 2012/34/UE.

2. Le comité de gestion surveille les performances des services fournis par les gestionnaires de l'infrastructure aux candidats dans l'exercice de leurs fonctions essentielles, dans la mesure où elles relèvent du champ d'application des articles 12 à 18, et des services ferroviaires de fret sur le corridor de fret. Le suivi des performances est effectué en termes qualitatifs et quantitatifs, le cas échéant sur la base d'indicateurs de performance relatifs aux objectifs et valeurs cibles pour le corridor de fret définis conformément à l'article 9, paragraphe 1, point c). Le comité de gestion consulte les groupes consultatifs visés à l'article 8, paragraphes 7 et 8, et le coordonnateur européen concernant les indicateurs de performance pertinents.

3. Le comité de gestion évalue les résultats du suivi des performances en ce qui concerne les objectifs et valeurs cibles définis conformément à l'article 9, paragraphe 1, point c), et les priorités opérationnelles visées à l'article 19 du règlement (UE) 2024/1679.

4. Le comité de gestion élabore et publie un rapport annuel présentant les résultats des activités menées en application du présent article. Il présente dans un chapitre distinct du rapport les avis des groupes consultatifs visés à l'article 8, paragraphes 7 et 8, et leur évaluation des performances. Le comité de gestion soumet pour approbation le rapport annuel au comité exécutif.».

15) L'article 20 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les organismes de contrôle visés à l'article 55 de la directive 2012/34/UE coopèrent pour surveiller la concurrence sur le corridor de fret. En particulier, ils assurent un accès non discriminatoire au corridor et constituent les instances de recours prévues à l'article 56, paragraphe 1, de ladite directive. Ils échangent les informations nécessaires obtenues auprès des gestionnaires de l'infrastructure et des autres parties concernées.»;

b) le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«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.».

16) L'article 21 est supprimé.

17) Les articles 22 et 23 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 22

Suivi de la mise en œuvre

Le comité exécutif visé à l'article 8, paragraphe 1, du présent règlement présente à la Commission, tous les quatre ans à compter de la mise en place d'un corridor de fret, les résultats du plan de mise en œuvre pour le corridor concerné. La Commission analyse ces résultats et informe de son analyse le comité visé à l'article 62 de la directive 2012/34/UE.

Article 23

Rapport

La Commission examine périodiquement l'application du présent règlement. Elle présente un rapport au Parlement européen et au Conseil, pour la première fois le 10 novembre 2015 et tous les quatre ans par la suite.».

18) L'annexe est supprimée.

Article 68

Abrogation

Le règlement (UE) nº 1315/2013 est abrogé à compter du 18 juillet 2024.

Les références faites au règlement (UE) nº 1315/2013 abrogé s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe VII.

Article 69

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le 13 juin 2024.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*La présidente*
R. METSOLA	H. LAHBIB

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE I	Cartes du réseau global, du réseau central étendu et du réseau central
ANNEXE II	Liste des nœuds du réseau transeuropéen de transport
ANNEXE III	Tracé des corridors de transport européens
ANNEXE IV	Cartes indicatives du réseau transeuropéen de transport étendu à des pays tiers spécifiques
ANNEXE V	Orientations en matière de planification de la mobilité urbaine durable applicables aux nœuds urbains
ANNEXE VI	Modifications apportées au règlement (UE) 2021/1153
ANNEXE VII	Tableau de correspondance

ANNEXE I

CARTES DU RÉSEAU GLOBAL, DU RÉSEAU CENTRAL ÉTENDU ET DU RÉSEAU CENTRAL

Voies navigables

Réseau	État d'avancement		
Central	Achevé et/ou à moderniser		
Central	Nouvelle construction		

Rail

Réseau	État d'avancement	Conventionnel	≥ 200 km/h*
Central	Achevé et/ou à moderniser d'ici 2030		
Central	Nouvelle construction pour 2030		
Central étendu	Achevé et/ou à moderniser d'ici 2040		
Central étendu	Nouvelle construction pour 2040		
Global	Achevé et/ou à moderniser d'ici 2050		
Global	Nouvelle construction pour 2050		
Global / Central	En projet		

Routes

Réseau	État d'avancement		
Central	Achevé et/ou à moderniser d'ici 2030		
Central	Nouvelle construction pour 2030		
Central étendu	Achevé et/ou à moderniser d'ici 2040		
Central étendu	Nouvelle construction pour 2040		
Global	Achevé et/ou à moderniser d'ici 2050		
Global	Nouvelle construction pour 2050		
Global / Central	En projet		

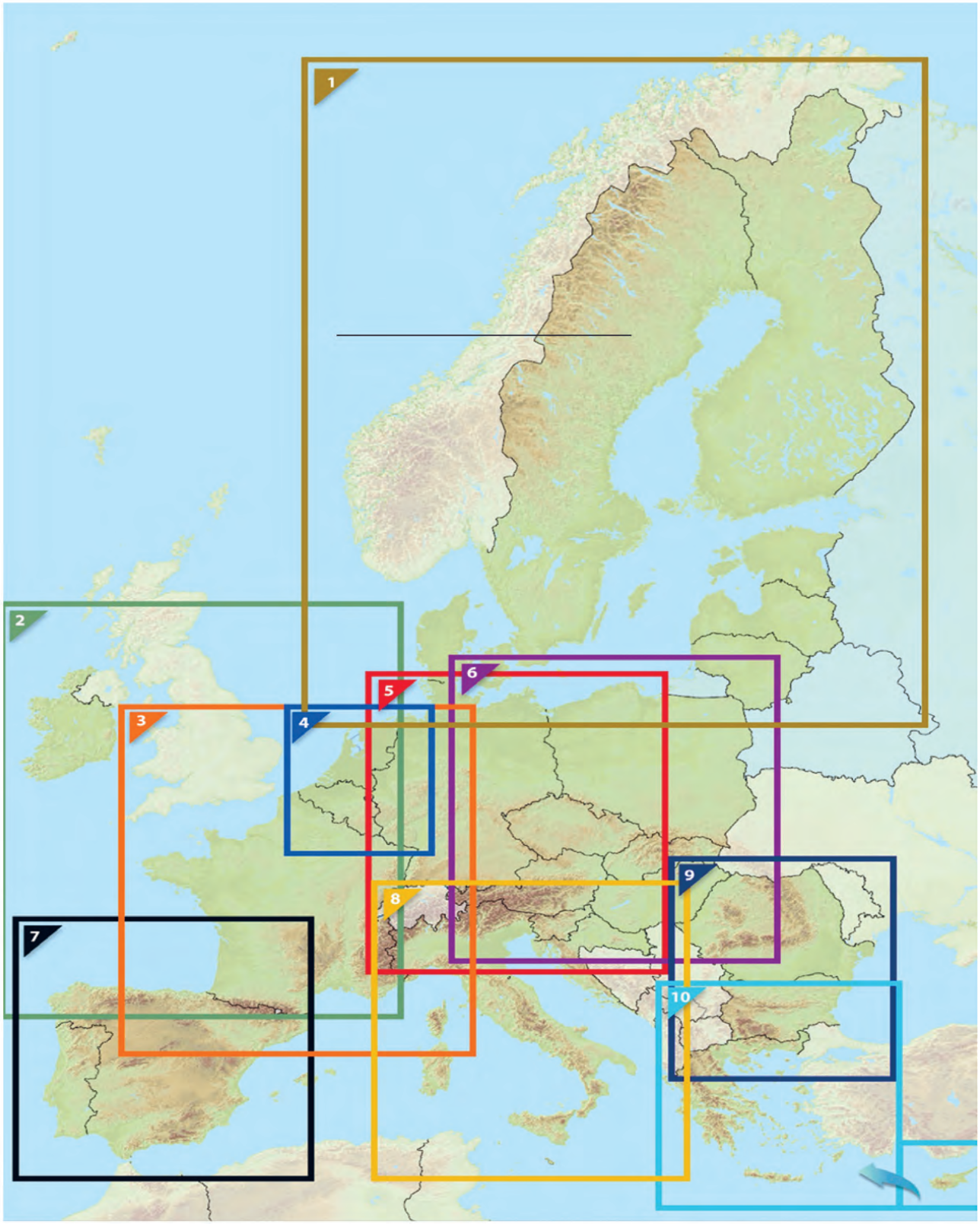
Nœuds

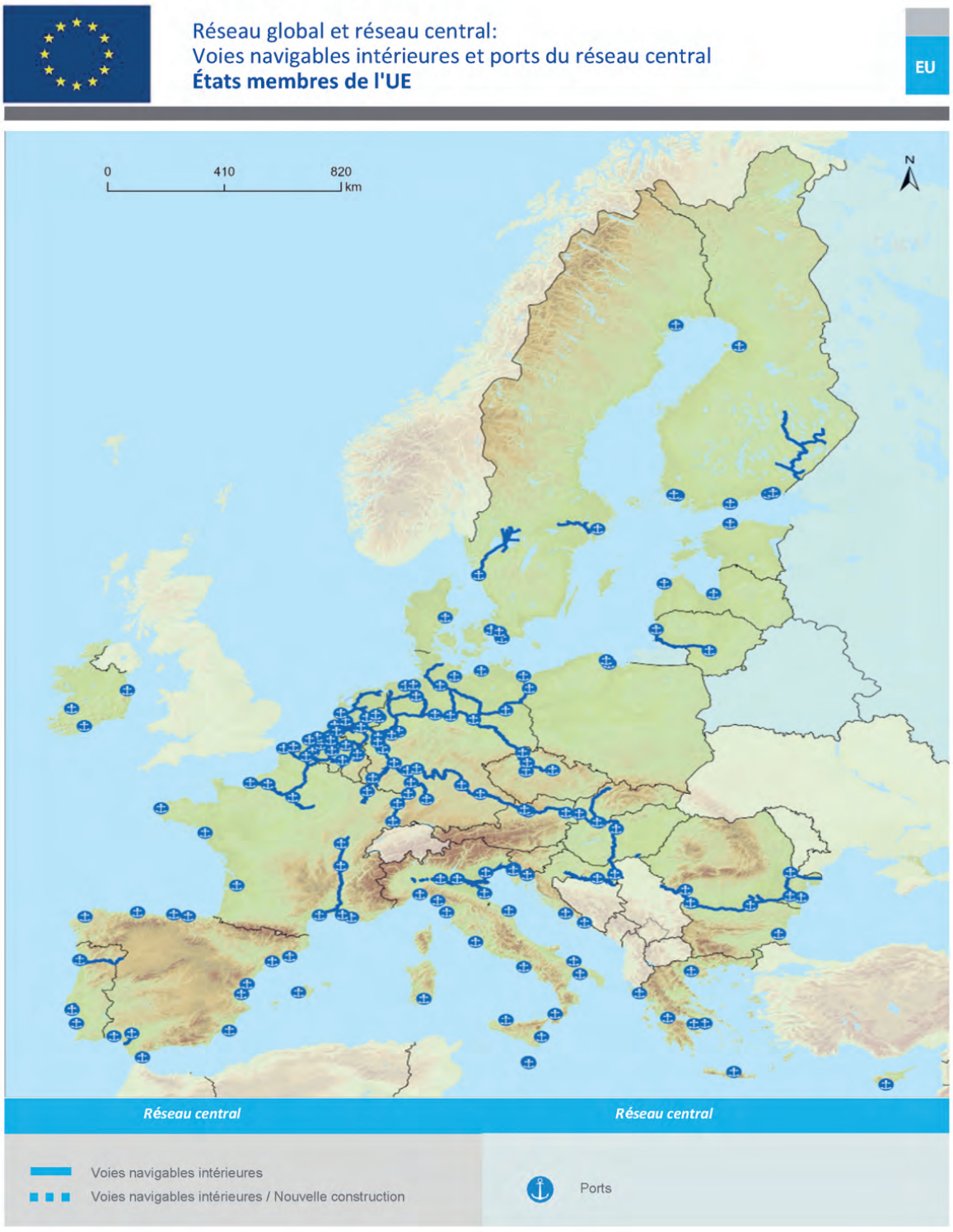
Réseau central	Ports**		
Réseau global	Ports**		
Réseau central	Aéroports**		
Réseau global	Aéroports**		
Réseau central	TRR (terminaux rail-route) / terminaux le long des voies		
Réseau global	TRR (terminaux rail-route) / terminaux le long des voies		
	Capitales		
	Nœuds urbains		

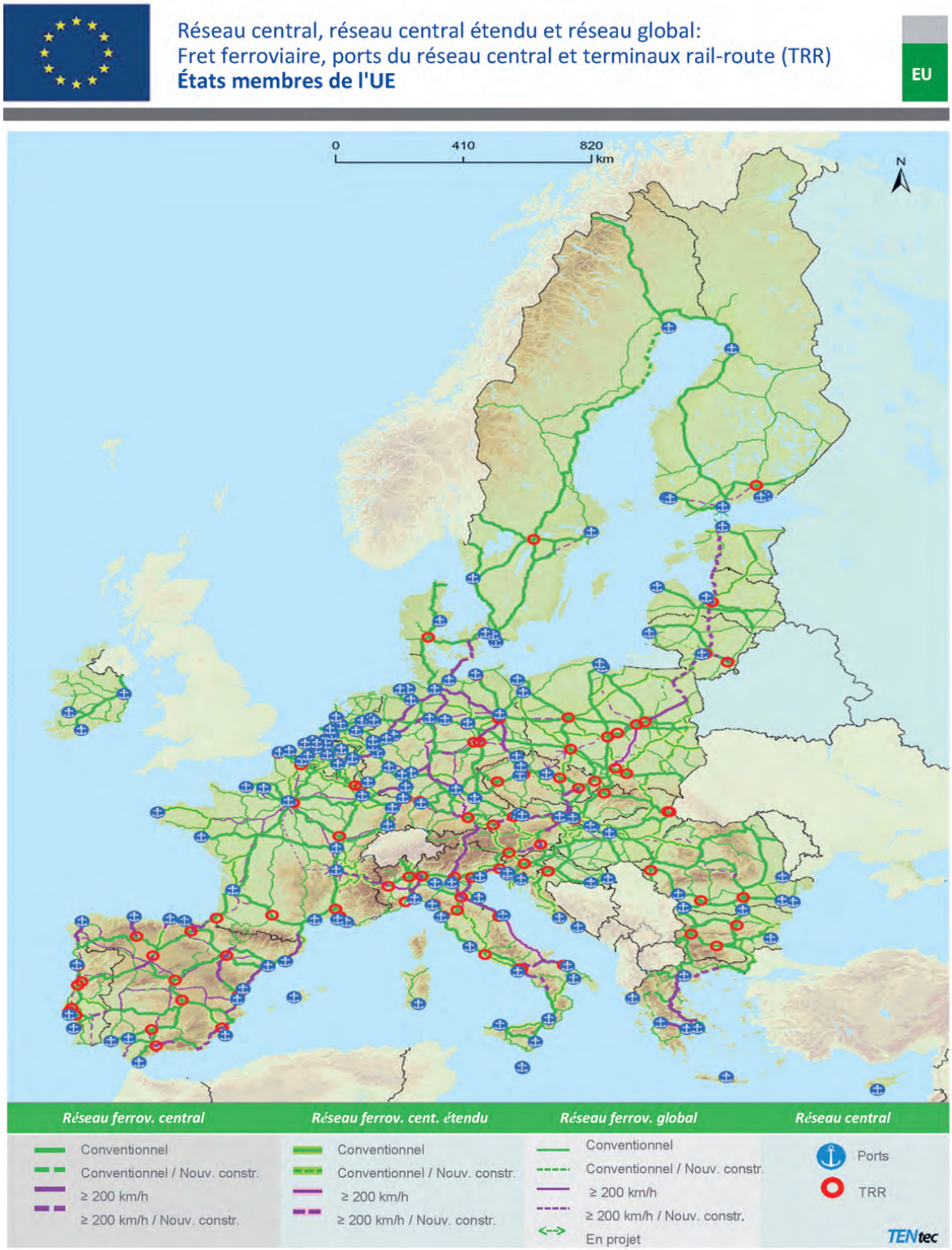
* Vitesse de l'ordre de 200 km/h, en tant que valeur moyenne indicative sans effet juridique

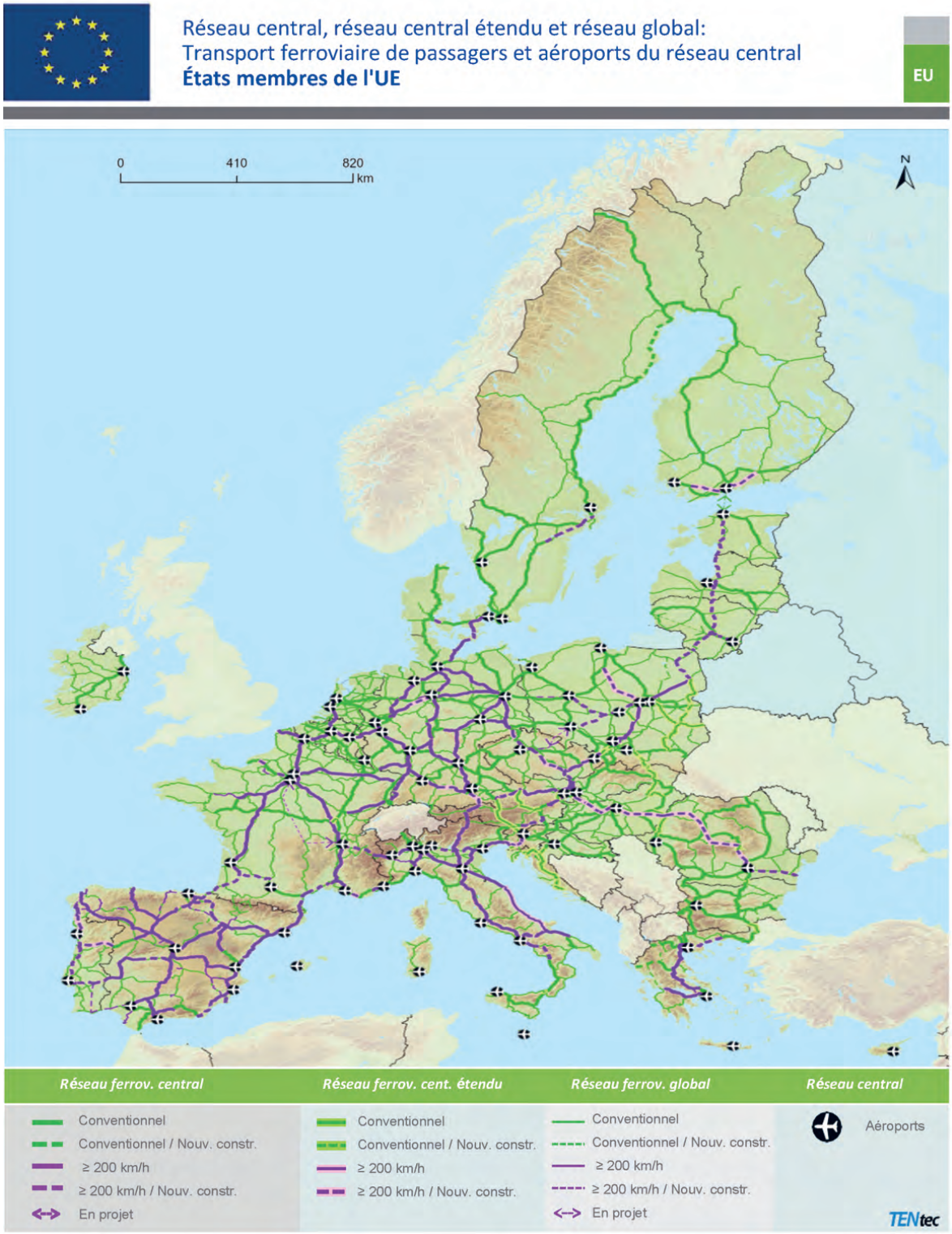
** Y compris les terminaux de fret multimodaux

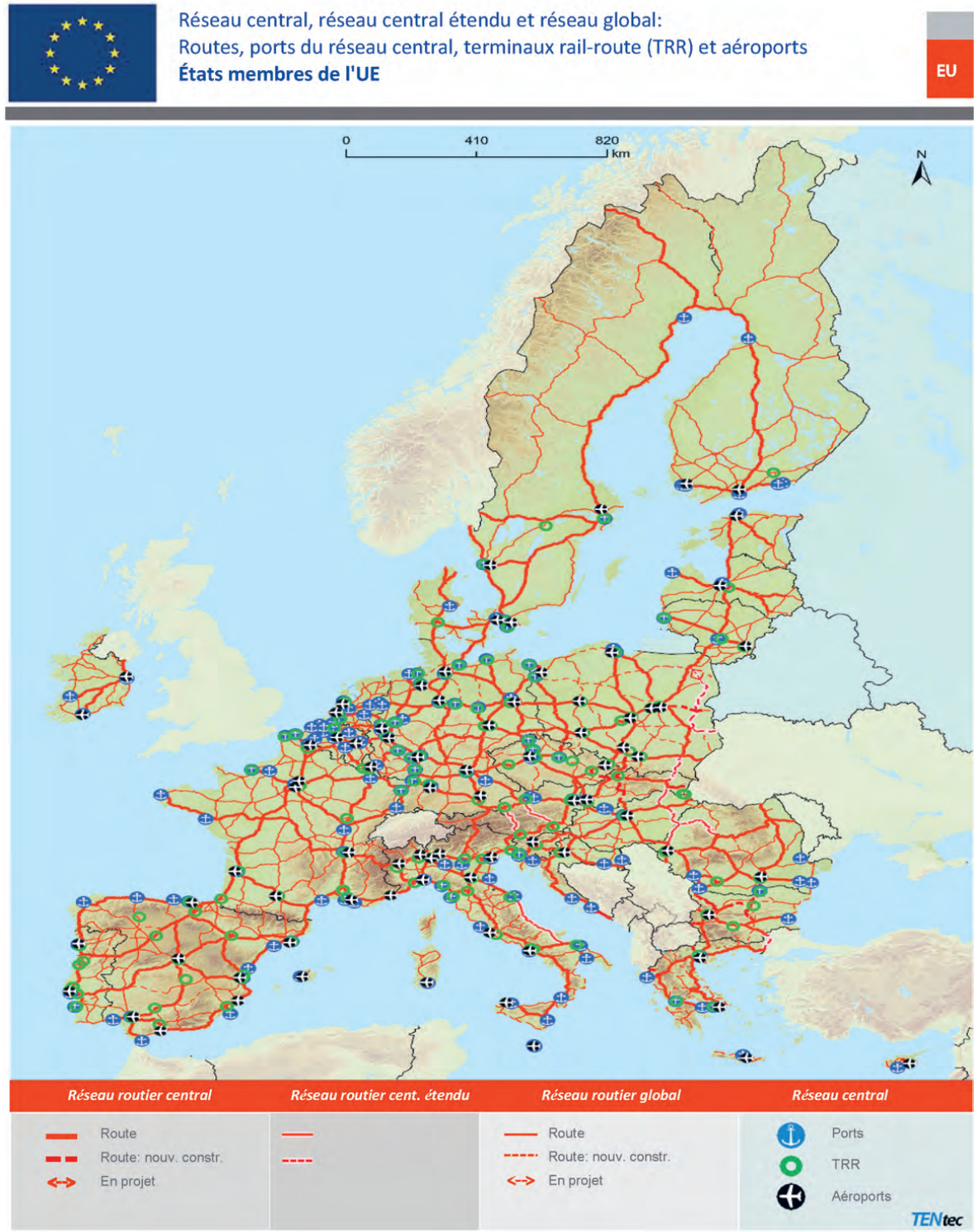
Tableau de recherche de cartes pour les États membres de l'Union européenne



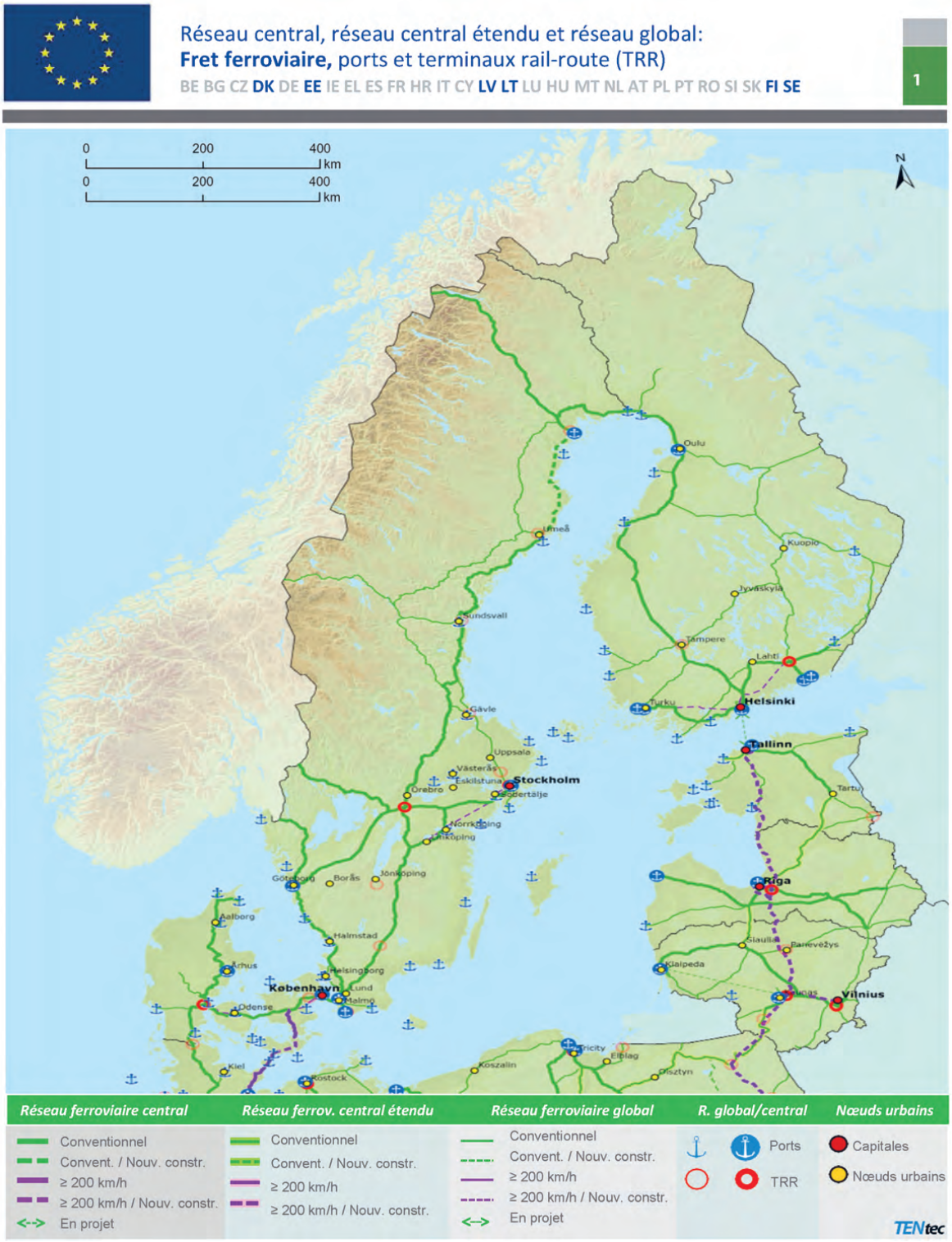

Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports du réseau central
États membres de l'UE
EU
0
410
820
km
N
Réseau central
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Ports

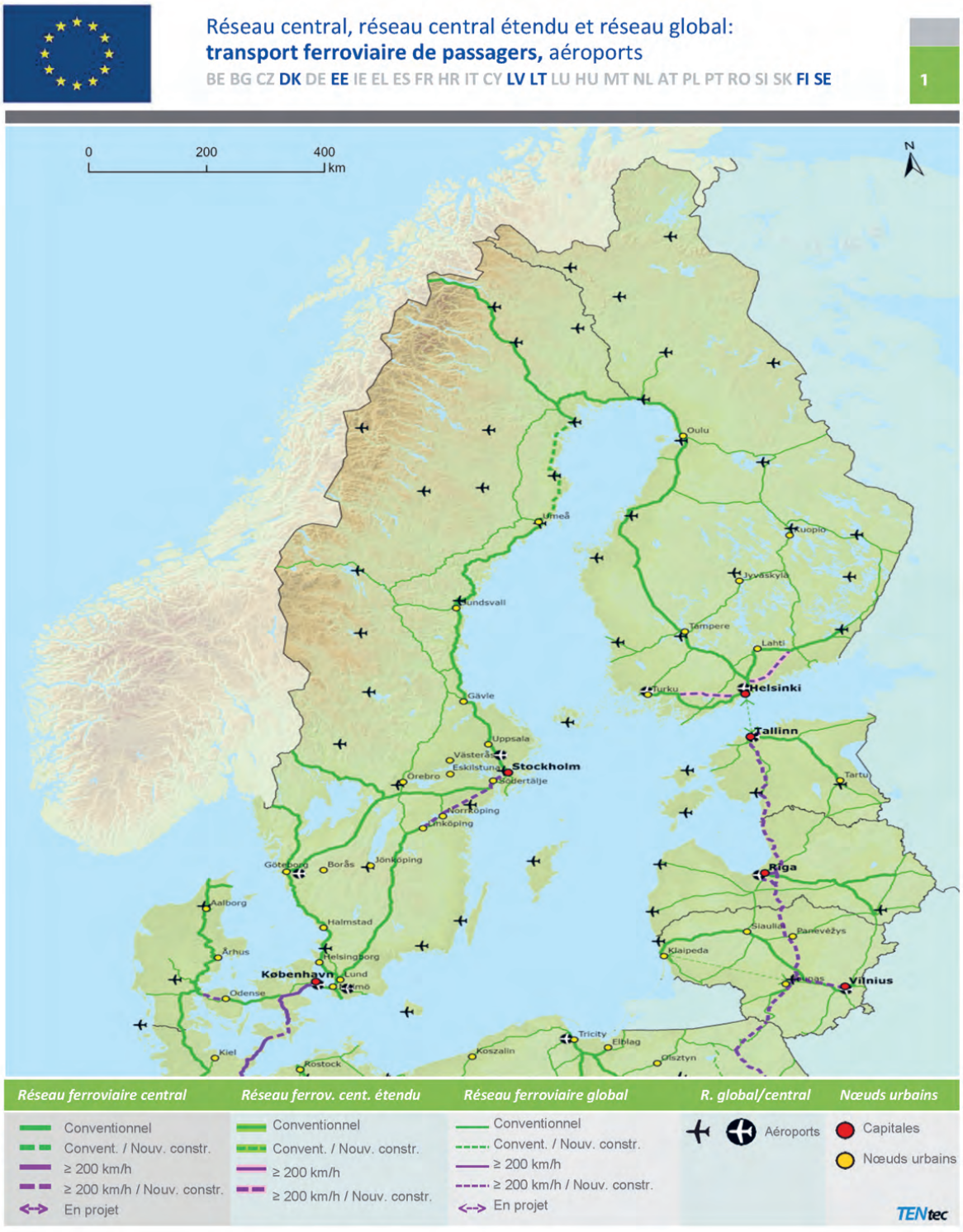

Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports du réseau central et terminaux rail-route (TRR)
États membres de l'UE
EU
0
410
820
km
N
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau central
Ports
TRR
TENtec

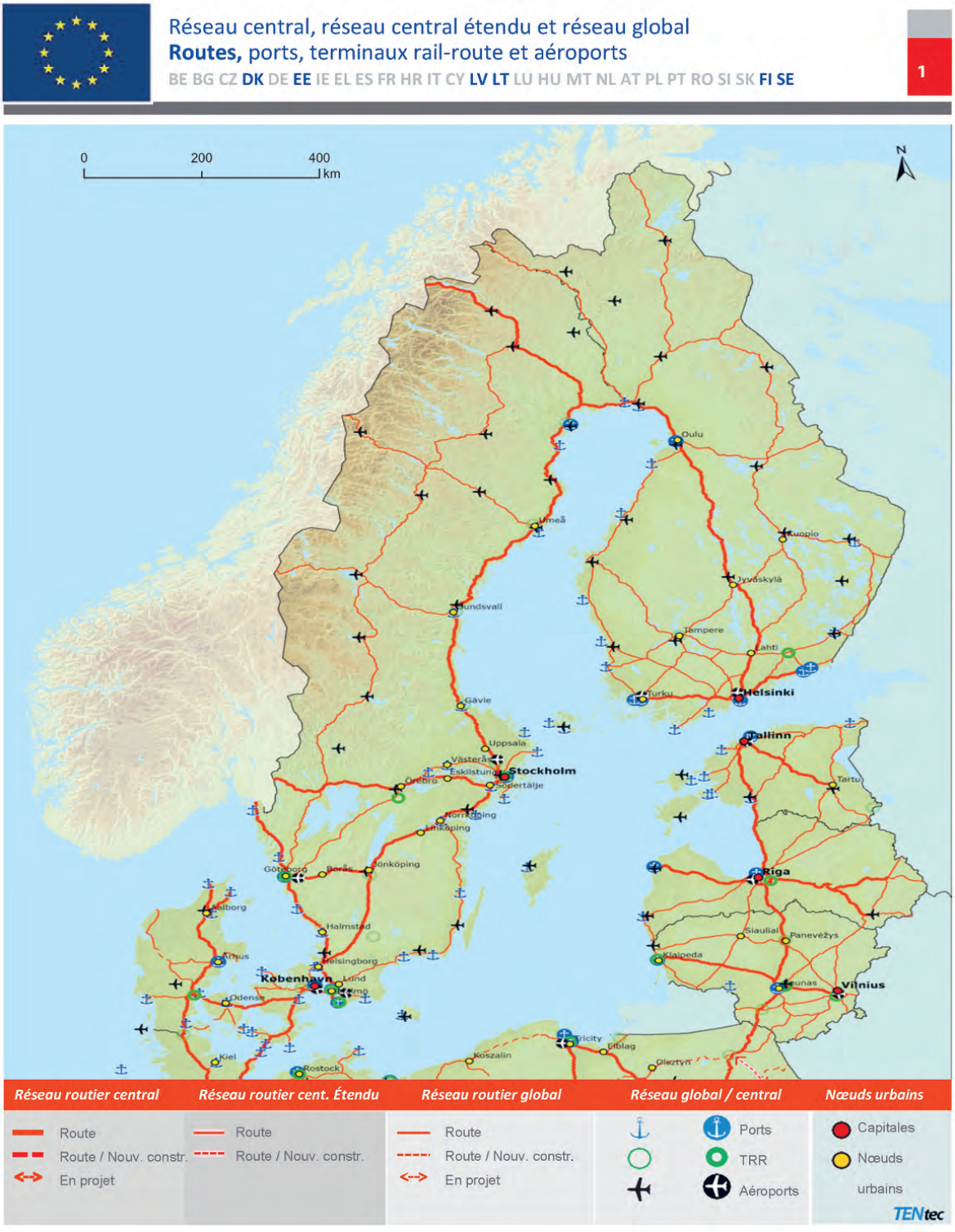

Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Transport ferroviaire de passagers et aéroports du réseau central
États membres de l'UE
EU
0
410
820
km
N
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau central
Aéroports
TENtec

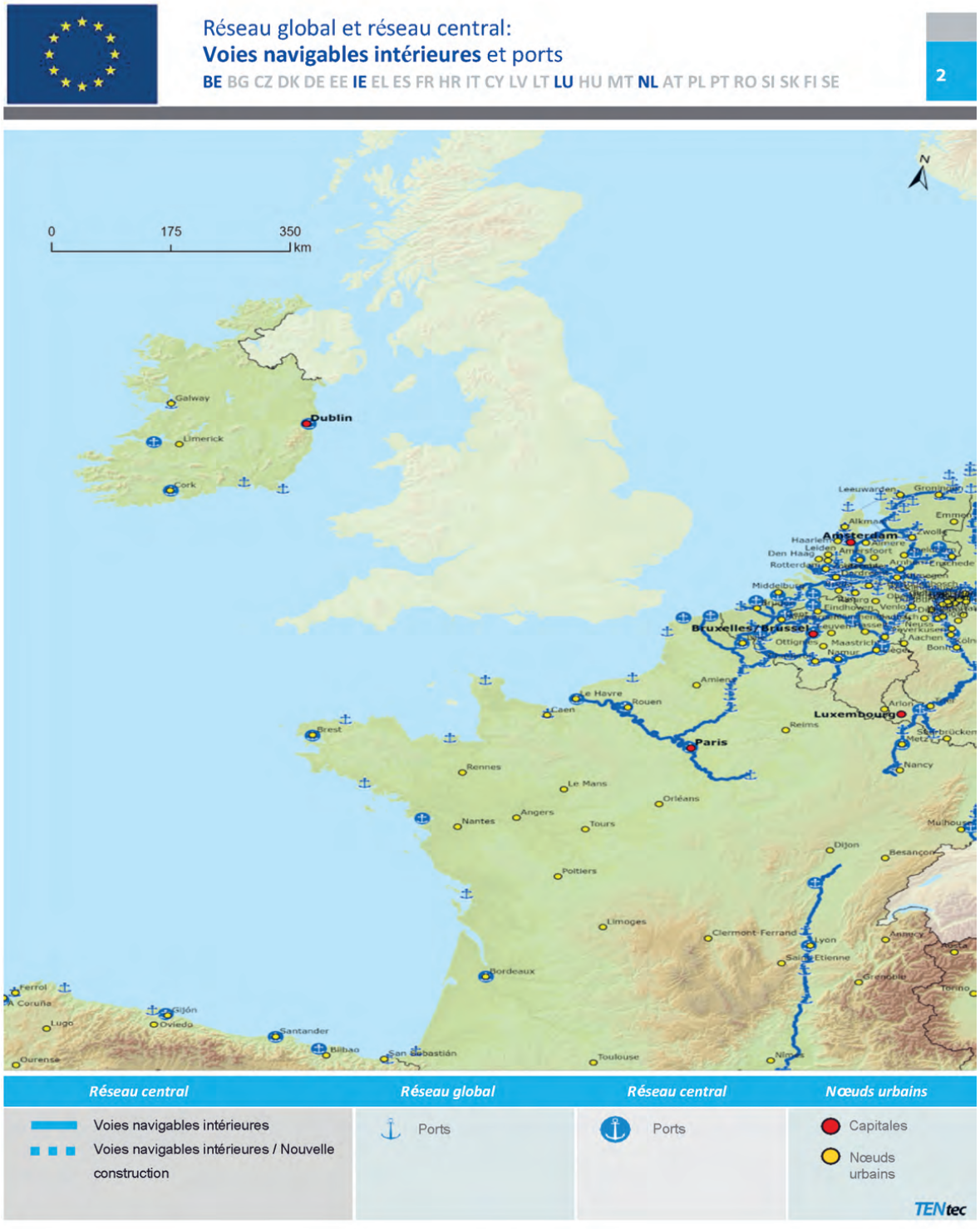

Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Routes, ports du réseau central, terminaux rail-route (TRR) et aéroports
États membres de l'UE
EU
0
410
820
km
N
Réseau routier central
Route
Route: nouv. constr.
En projet
Réseau routier cent. étendu
Réseau routier global
Route
Route: nouv. constr.
En projet
Réseau central
Ports
TRR
Aéroports
TENtec

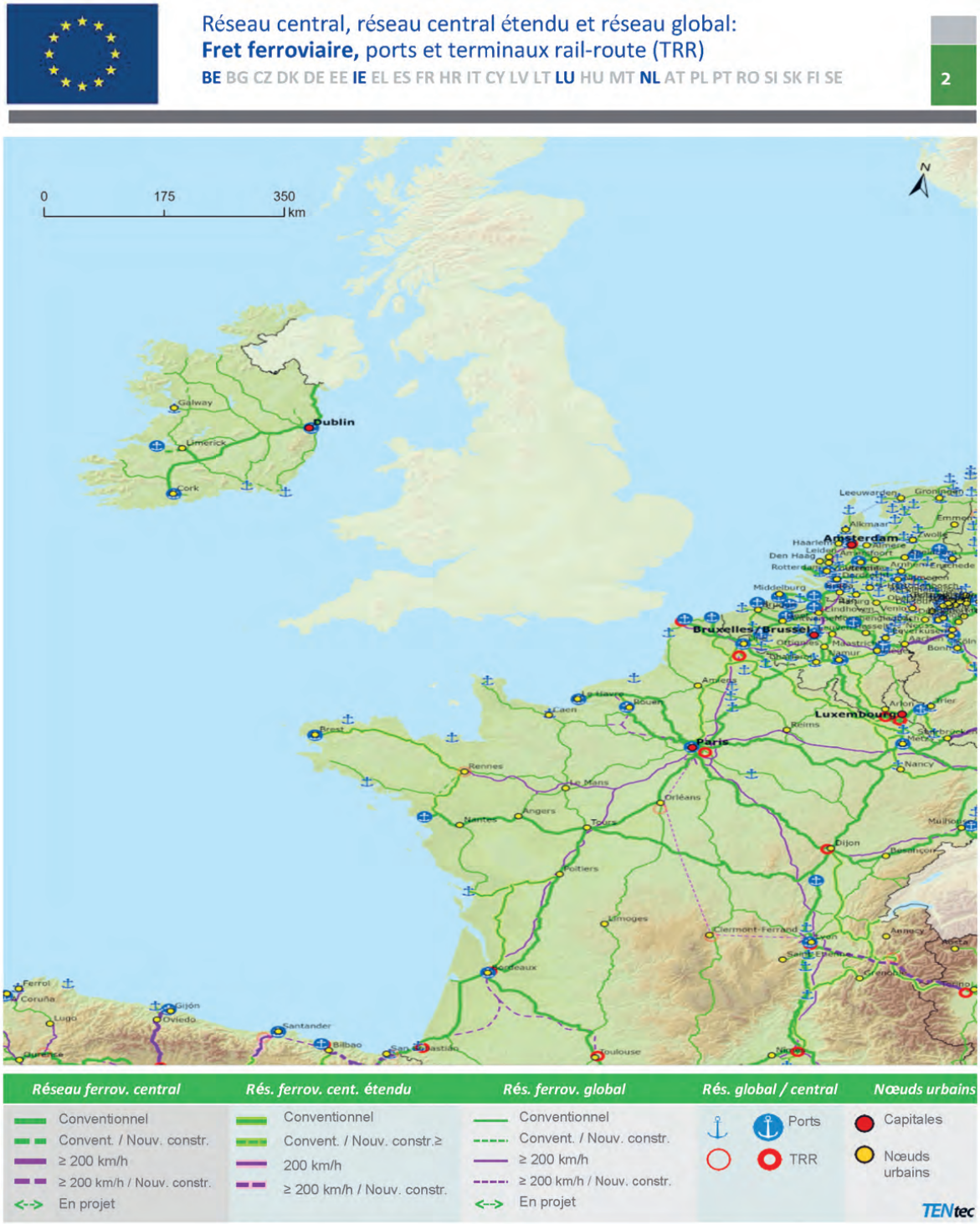

Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Tallinn
Uppsala
Västerås
Stockholm
Örebro
Södertälje
Tartu
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Riga
Aalborg
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Klaipeda
Århus
Helsingborg
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Elblag
Olsztyn
Kiel
Rostock
Koszalin
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures /
Nouvelle construction
Réseau global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0 200 400 km
0 200 400 km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Tallinn
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Tartu
Jönköping
Borås
Riga
Aalborg
Halmstad
Šiauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Vilnius
Odense
Gdańsk
Gdynia
Gdańsk
Elbląg
Kiel
Koszalin
Rostock
Gdańsk
Elbląg
Olsztyn
Réseau ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. central étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferroviaire global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
R. global/central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
transport ferroviaire de passagers, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Tallinn
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Örebro
Södertälje
Norrköping
Linköping
Tartu
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Aalborg
Halmstad
Šiauliai
Panevėžys
Århus
Helsingborg
Klaipeda
København
Lund
Malmö
Kaunas
Vilnius
Odense
Tricity
Elbląg
Olsztyn
Kiel
Rostock
Koszalin
Réseau ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferroviaire global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
R. global/central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
1
0
200
400
km
N
Oulu
Umeå
Kuopio
Jyväskylä
Sundsvall
Tampere
Lahti
Turku
Helsinki
Gävle
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Stockholm
Södertälje
Örebro
Norrköping
Linköping
Tallinn
Tartu
Göteborg
Borås
Jönköping
Riga
Halmstad
Siauliai
Panevėžys
Klaipeda
Helsingborg
København
Lund
Malmö
Odense
Kaunas
Vilnius
Gdynia
Elblag
Olsztyn
Kiel
Rostock
Koszalin
Réseau routier central
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau routier cent. Étendu
Route
Route / Nouv. constr.
Réseau routier global
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau global / central
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
N
0
175
350
km
Galway
Dublin
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Le Havre
Rouen
Caen
Brest
Rennes
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Dijon
Besançon
Limoges
Clermont-Ferrand
Lyon
Saint-Etienne
Grenoble
Bordeaux
Toulouse
Ferrol
A Coruña
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Ourense
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Réseau global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Rennes
Le Mans
Angers
Nantes
Orléans
Tours
Dijon
Poitiers
Limoges
Clermont-Ferrand
Bordeaux
Toulouse
Caen
Rouen
Reims
Nancy
Metz
Strasbourg
Mulhouse
Besançon
Annecy
Grenoble
Lyon
Saint-Étienne
Ferrol
A Coruña
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
Ourense
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.≥
200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Rés. ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE **IE** EL ES FR HR IT CY LV LT **LU** HU MT **NL** AT PL PT RO SI SK FI SE

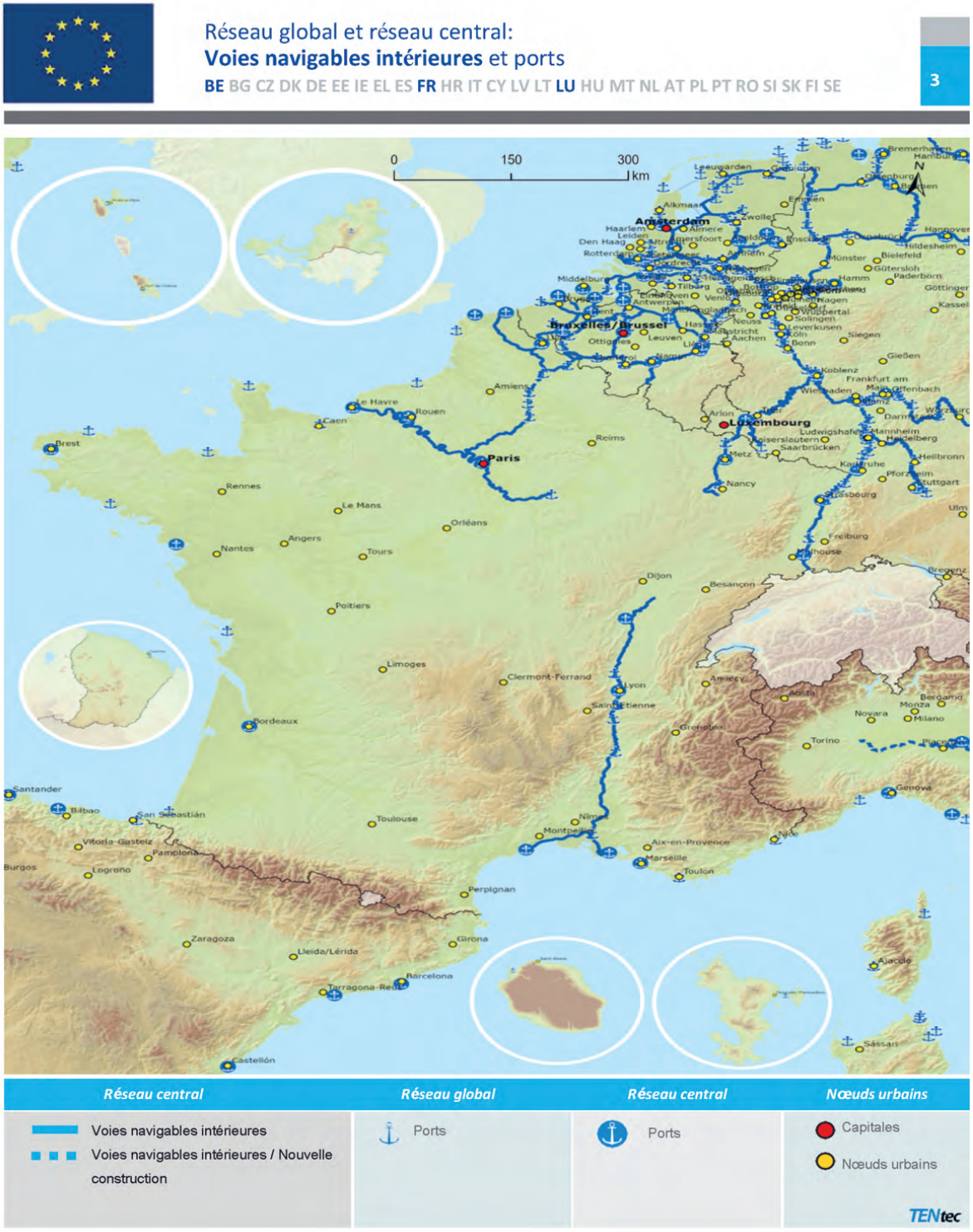
2



Réseau ferrov. central	Rés. ferrov. cent. étendu	Rés. ferrov. global	Rés. global / central	Nœuds urbains
Conventionnel	Conventionnel	Conventionnel	Aéroports	Capitales
Convent. / Nouv. constr.	Conventionnel / Nouv. constr.	Convent. / Nouv. constr.		Nœuds urbains
≥ 200 km/h	≥ 200 km/h	≥ 200 km/h		
≥ 200 km/h / Nouv. constr.	≥ 200 km/h / Nouv. constr.	≥ 200 km/h / Nouv. constr.		
En projet		En projet		

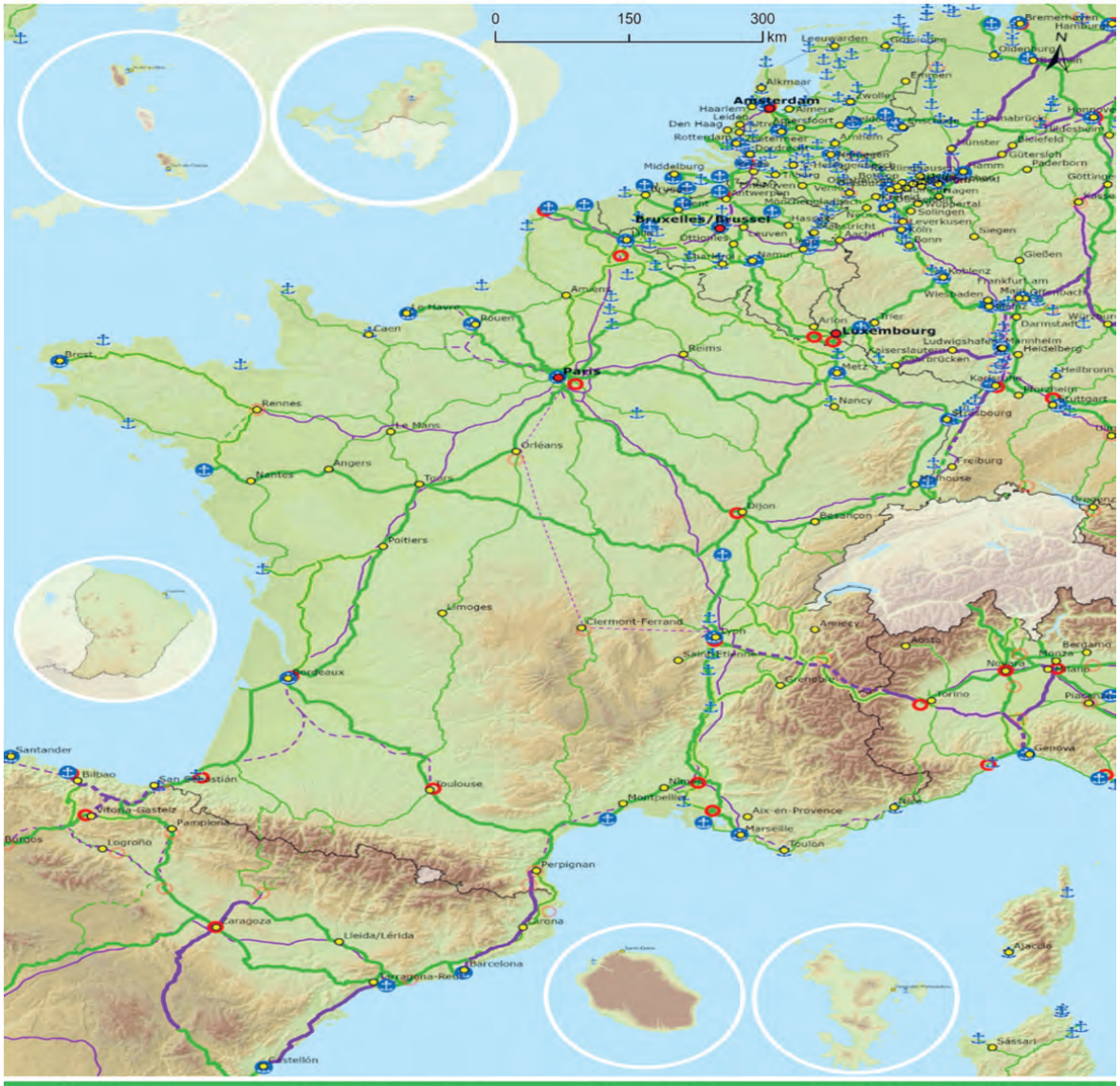
TENtec

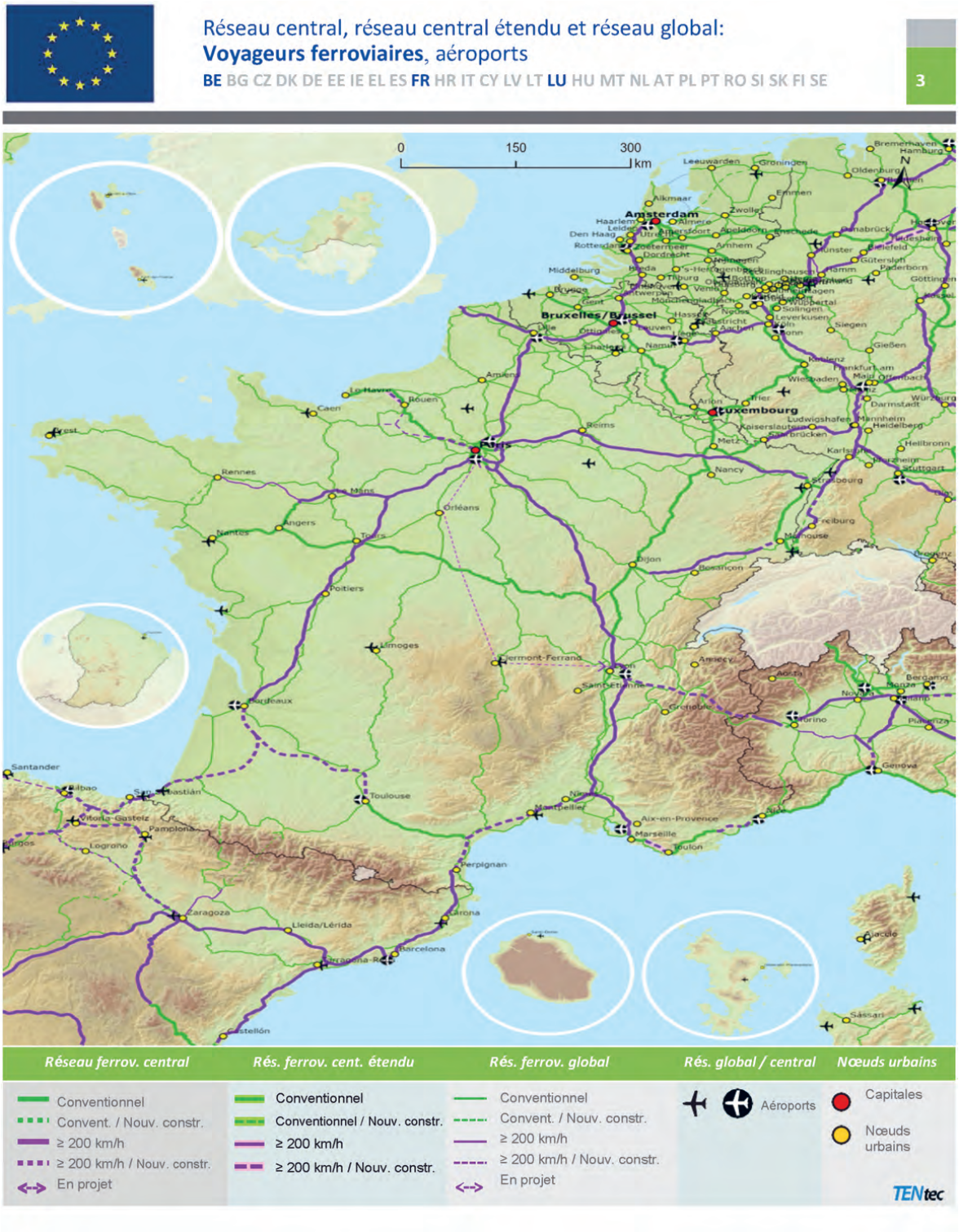

Réseau central, réseau central étendu et réseau global
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
2
0
175
350
km
N
Dublin
Galway
Limerick
Cork
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Réseau routier central
Rés. rout. cent. étendu
Rés. rout. global
Rés. global / central
Nœuds urbains
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Ports
TRR
Aéroports
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0
150
300
km
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Réseau global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES **FR** HR IT CY LV LT **LU** HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE

3




Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0 150 300 km
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Paris
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Rés. ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
3
0 150 300 km
Réseau routier central
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Rés. rout. cent. étendu
Route
Route / Nouvelle construction
Rés. rout. global
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau global / central
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Almere
Haarlem
Alkmaar
Leeuwarden
Groningen
Emmen
Zwolle
Leiden
Den Haag
Zoetermeer
Utrecht
Amersfoort
Apeldoorn
Enschede
Rotterdam
Arnhem
Nijmegen
Münster
's-Hertogenbosch
Middelburg
Breda
Tilburg
Eindhoven
Venlo
Antwerpen
Gent
Brugge
Bruxelles/Brussel
Leuven
Hasselt
Maastricht
Aachen
Mönchengladbach
Neuss
Düsseldorf
Wuppertal
Solingen
Leverkusen
Köln
Bonn
Hagen
Mülheim
Essen
Bochum
Dortmund
Duisburg
Krefeld
Lille
Ottignies
Namur
Liège
Koblenz
Amiens
Reims
Luxembourg
Metz
Saarbrücken
Kaiserslautern
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Réseau global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0 55 110 km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Réseau ferrov. central
Réseau ferrov. cent. étendu
Réseau ferrov. global
Rés. global/central
Nœuds urbains
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Conventionnel
Conv. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Ports
TRR
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0
55
110
km
N
Amsterdam
Rotterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conv. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global/central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
4
0 55 110 km
N
Amsterdam
Bruxelles/Brussel
Luxembourg
Réseau routier central
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau routier cent. Étendu
Route
Route / Nouv. constr.
Réseau routier global
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau global/central
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports

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

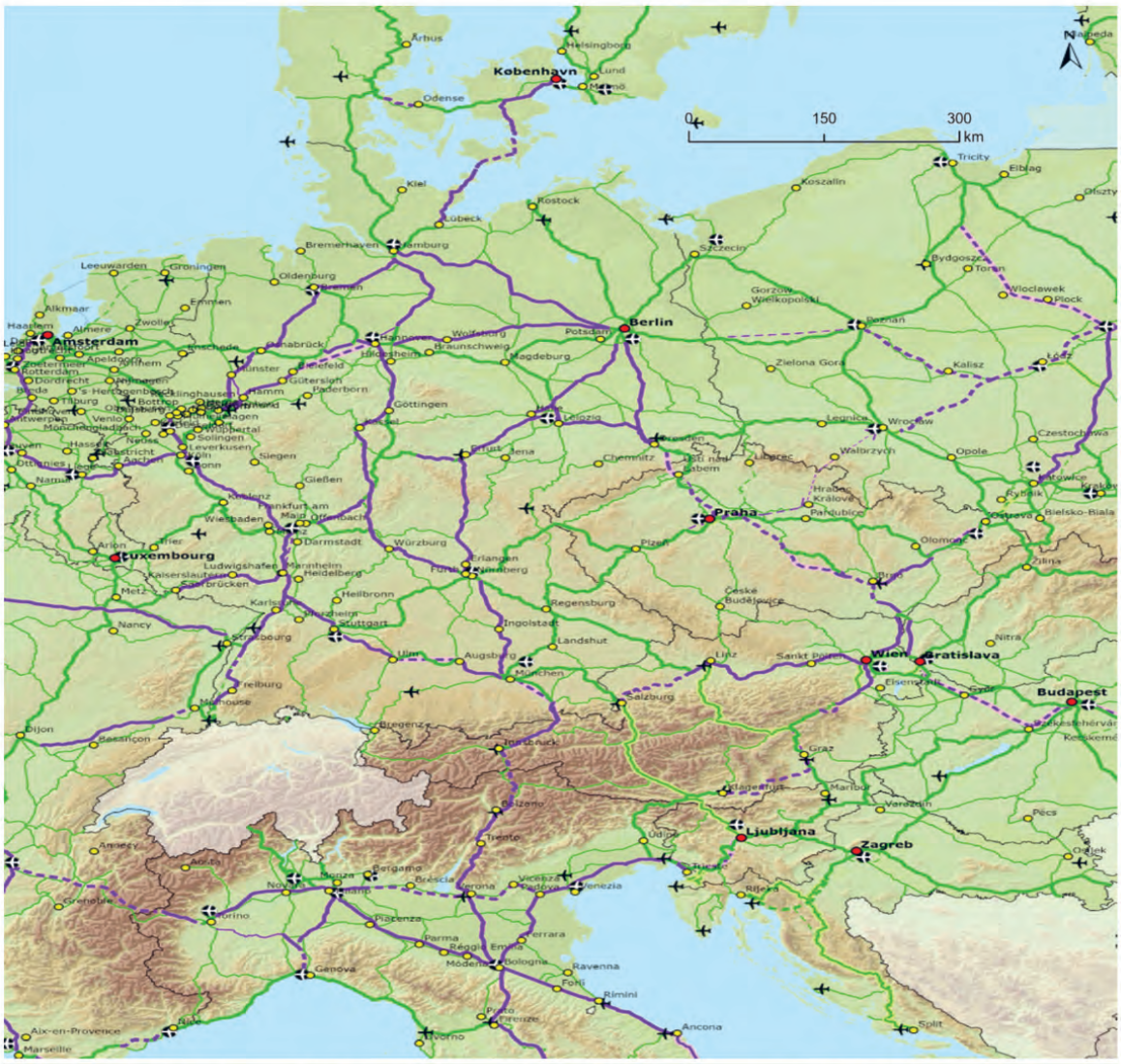
5



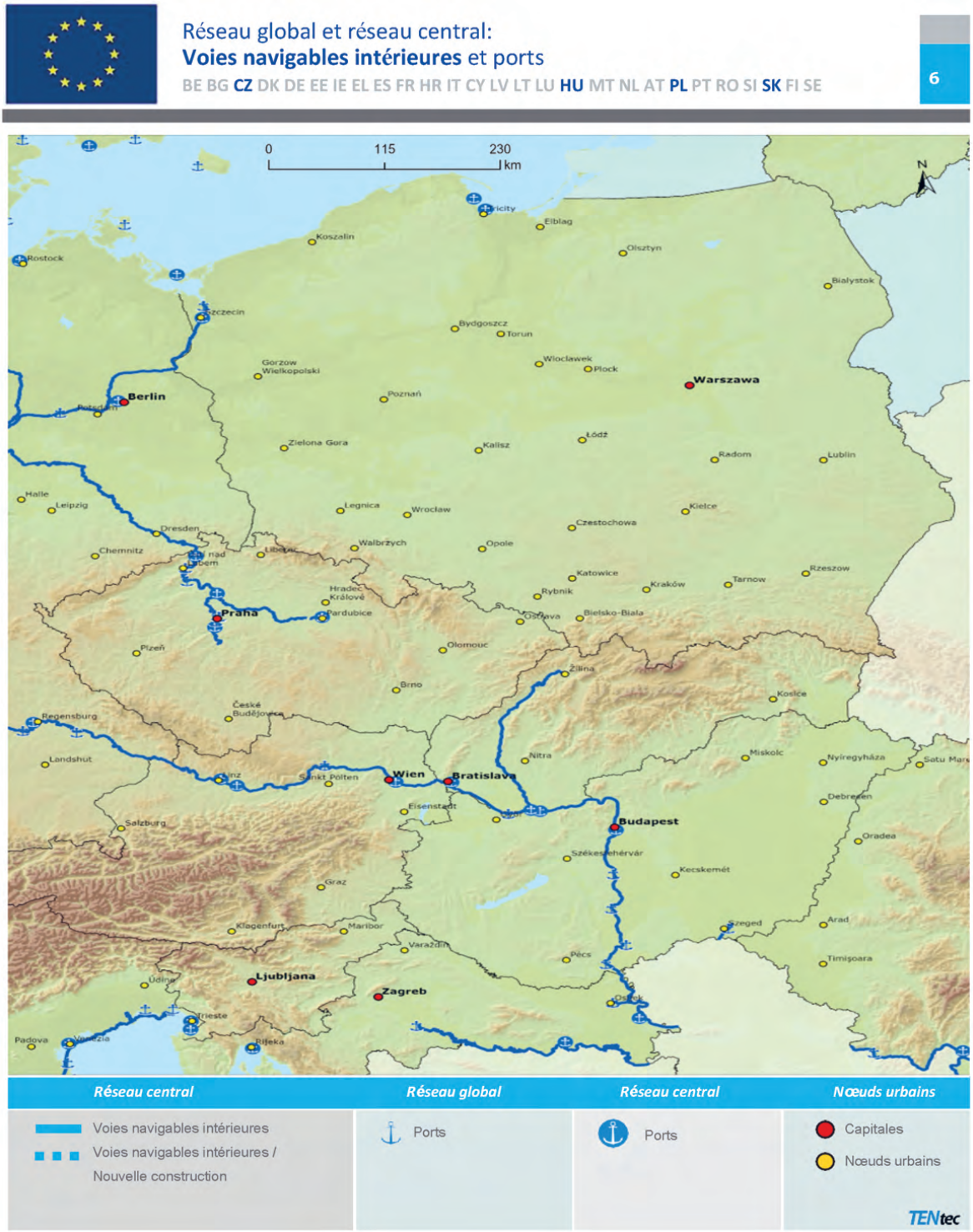

Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Berlin
Amsterdam
Praha
Luxembourg
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Rés. ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Rés. ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

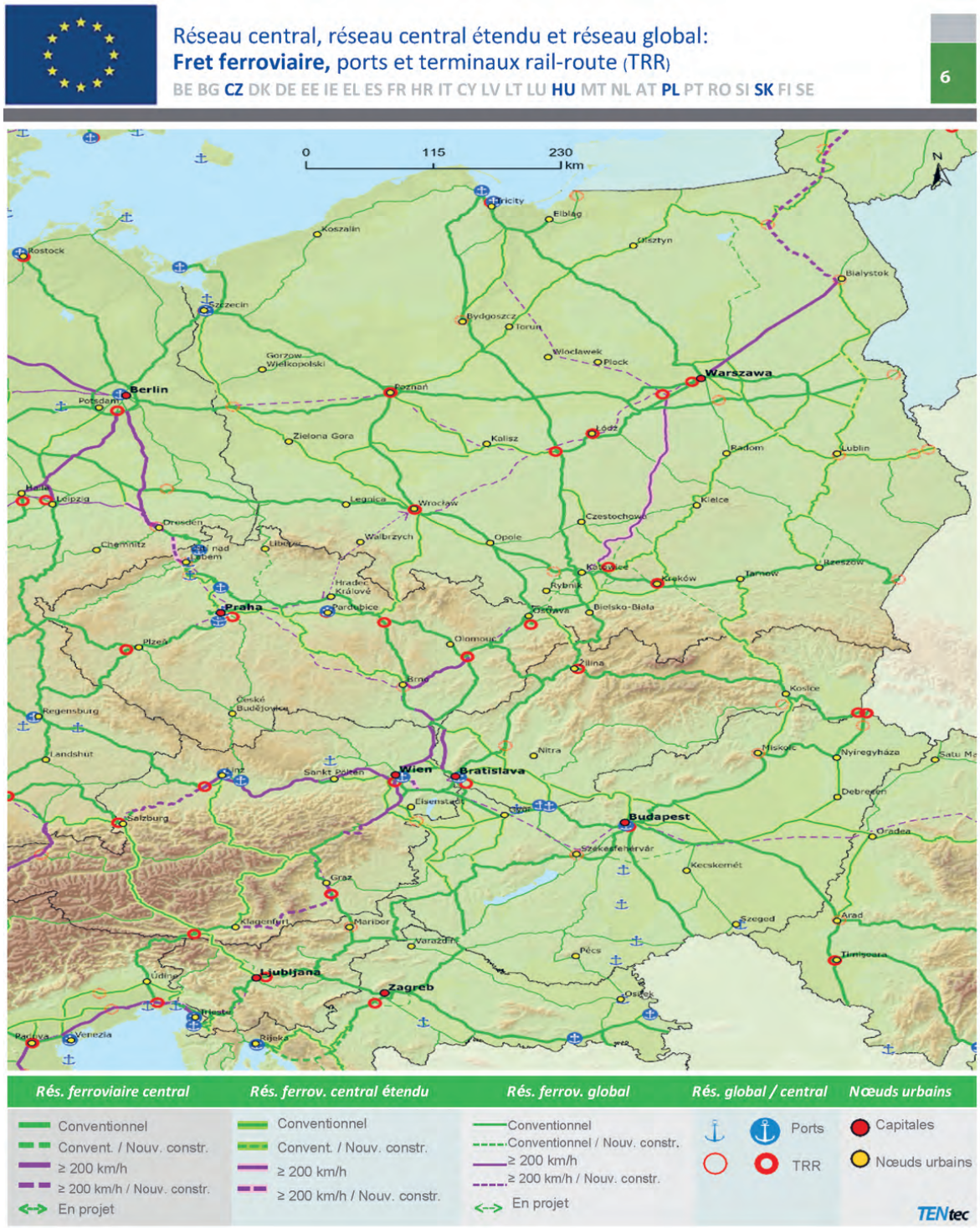
Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Transport ferroviaire de passagers, aéroports
BE BG **CZ** DK **DE** EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL **AT** PL PT RO **SI** SK FI SE

5




Réseau central, réseau central étendu et réseau global
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
5
0
150
300
km
København
Berlin
Praha
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
Luxembourg
Amsterdam
Rés. routier central
Rés. routier cent. étendu
Rés. routier global
Rés. global / central
Nœuds urbains
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Ports
TRR
Aéroports
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0
115
230
km
N
Rostock
Koszalin
Elblag
Olsztyn
Bialystok
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Gorzow Wielkopolski
Warszawa
Berlin
Poznań
Zielona Gora
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Halle
Leipzig
Legnica
Wrocław
Kielce
Dresden
Czestochowa
Chemnitz
Walbrzych
Opole
Katowice
Kraków
Tarnow
Rzeszow
Rybnik
Hradec Králové
Pardubice
Praha
Ostrava
Bielsko-Biala
Plzeň
Olomouc
Zilina
Brno
Košice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyiregyháza
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Debrecen
Eisenstadt
Salzburg
Budapest
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varaždin
Pécs
Timişoara
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Osijek
Padova
Venezia
Rijeka
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Réseau global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Rés. ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. ferrov. central étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Rés. ferrov. global
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Tricity
Elbląg
Olsztyn
Białystok
Koszalin
Rostock
Szczecin
Bydgoszcz
Toruń
Włocławek
Płock
Gorzów Wielkopolski
Warszawa
Berlin
Potsdam
Poznań
Zielona Gora
Kalisz
Łódź
Radom
Lublin
Leipzig
Legnica
Wrocław
Kielce
Dresden
Częstochowa
Chemnitz
Ústí nad Labem
Liberec
Walbrzych
Opole
Katowice
Kraków
Tarnów
Rzeszów
Hradec Králové
Rybnik
Pardubice
Praha
Ostrava
Bielsko-Biała
Plzeň
Olomouc
Žilina
Brno
Košice
České Budějovice
Regensburg
Landshut
Nitra
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Linz
Sankt Pölten
Wien
Bratislava
Debrecen
Eisenstadt
Győr
Salzburg
Budapest
Oradea
Székesfehérvár
Kecskemét
Graz
Klagenfurt
Maribor
Szeged
Arad
Varaždin
Pécs
Timişoara
Ljubljana
Zagreb
Osijek
Udine
Rijeka
Padova
Venezia
Rés. ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Rés. ferrov.global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports,
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
6
0 115 230 km
N
Rés. routier central
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Rés. routier cent. étendu
Route
Route / Nouv. constr.
Réseau routier global
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Le Mans
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Poitiers
Limoges
Bordeaux
Toulouse
Perpignan
Girona
Barcelona
Tarragona-Reus
Lleida/Lérida
Zaragoza
Castellón
Valencia
Albacete
Alicante
Elche
Murcia
Cartagena
Almería
Granada
Jaén
Córdoba
Sevilla
Huelva
Faro
Jerez de la Frontera
Cádiz
Málaga
Marbella
Algeciras
Ceuta
Melilla
Madrid
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Cáceres
Salamanca
Valladolid
Burgos
Logroño
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
San Sebastián
Bilbao
Santander
Gijón
Oviedo
A Coruña
Ferrol
Santiago de Compostela
Lugo
Ourense
Vigo
León
Barcelos
Braga
Guimarães
Vila Nova de Famalicão
Porto
Viseu
Coimbra
Leiria
Funchal
Ponta Delgada
Palma de Mallorca
0 20 40 km
0 75 150 km
0 175 350 km
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Madrid
Lisboa
0 20 40 km
0 75 150 km
0 175 350 km
Réseau ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. Global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
Funchal
0 20 40 km
A Coruña
Ferrol
Santiago de Compostela
Lugo
Gijón
Oviedo
Santander
Bilbao
San Sebastián
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
León
Ourense
Logroño
Burgos
Barcelos
Braga
Guimarães
Vila Nova de Famalicão
Porto
Viseu
Coimbra
Aveiro
Valladolid
Salamanca
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Madrid
Zaragoza
Lleida/Lérida
Tarragona
Girona
Barcelona
Perpignan
Toulouse
Bordeaux
Limoges
Poitiers
Nantes
Angers
Tours
Orléans
Le Mans
Saint-Etienne
Clermont-Ferrand
Castellón
Valencia
Albacete
Palma de Mallorca
Córdoba
Jaén
Huelva
Faro
Sevilla
Jerez de la Frontera
Cádiz
Granada
Málaga
Marbella
Almería
Algeciras
Ceuta
Melilla
Alicante
Murcia
Cartagena
Ponta Delgada
0 75 150 km
0 55 110 km
0 175 350 km
Réseau ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau global / central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global,
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
7
0 20 40 km
0 56 110 km
0 175 350 km
0 75 150 km
Réseau routier central
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Rés. routier central étendu
Route
Route / Nouv. constr.
Rés. routier global
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Rés. global
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Bregenz
Innsbruck
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Pécs
Székesfehérvár
Kecskemét
Bolzano
Trento
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Rijeka
Osijek
Aosta
Novara
Monza
Milano
Bergamo
Brescia
Verona
Vicenza
Padova
Venezia
Torino
Piacenza
Parma
Ferrara
Reggio Emilia
Módena
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Genova
Nice
Prato
Firenze
Livorno
Ancona
Split
Perúgia
Terni
Pescara
Ajaccio
Roma
Latina
Campobasso
Fóggia
Andria
Bari
Napoli
Salerno
Potenza
Táranto
Lecce
Sássari
Cagliari
Messina
Reggio di Calabria
Palermo
Catánia
Siracusa
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Réseau global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Rés. ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. ferrov. central étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Rés. ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global /central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Rés. ferroviaire central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Rés. ferroviaire global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

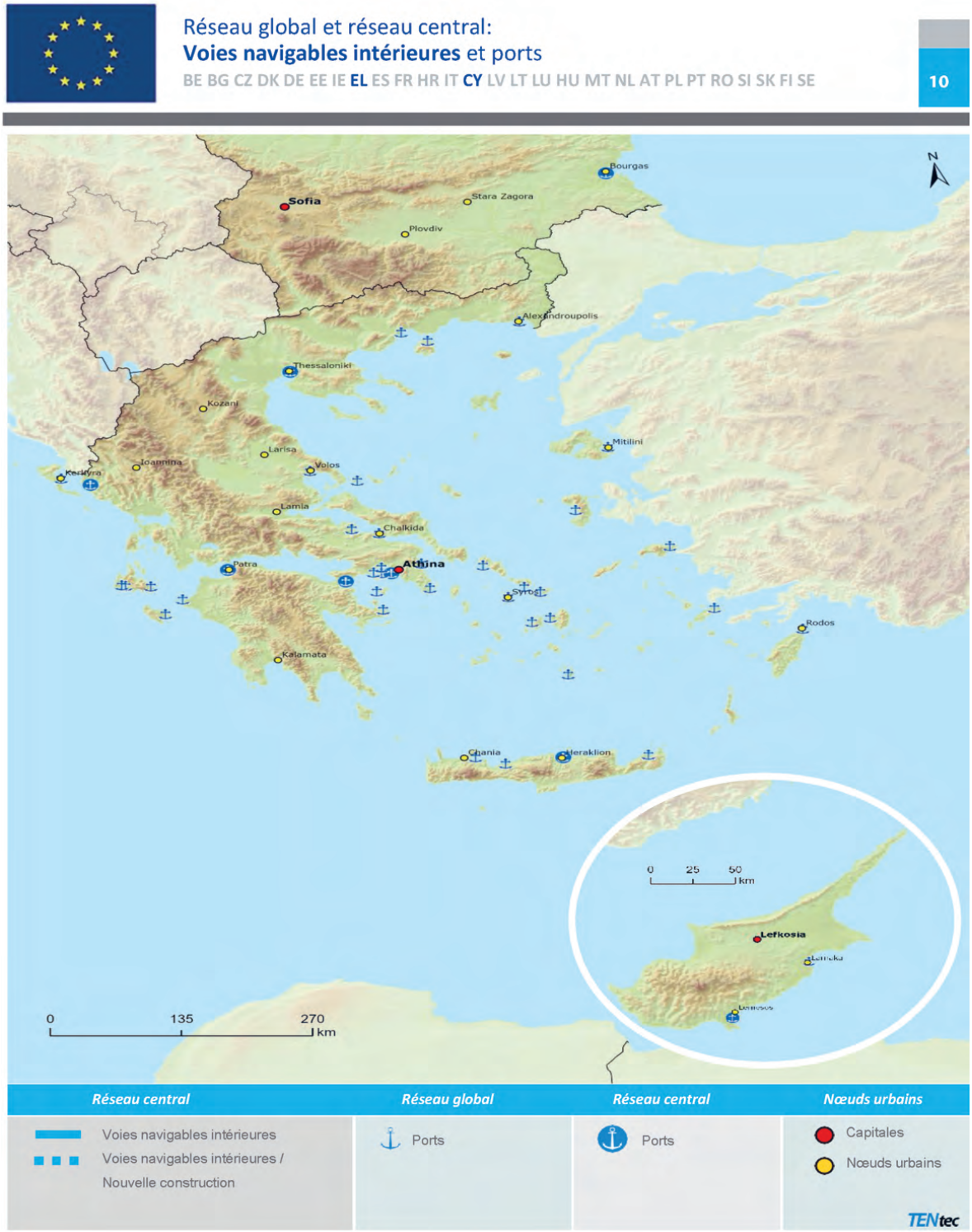

Réseau central, réseau central étendu et réseau global
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
8
Ljubljana
Zagreb
Roma
Valletta
Valletta
0 5 10 km
0 150 300 km
Rés. routier central
Rés. routier cent. étendu
Rés. routier global
Rés. global Rés. central
Nœuds urbains
Route
Route / Nouv.
constr. En projet
Route
Route / Nouv. constr.
Route
Route / Nouv.
constr. En projet
Ports
TRR
Aéroports
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Kosice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Botoșani
Suceava
Iași
Piatra-Neamț
Bacău
Szeged
Arad
Timișoara
Sibiu
Brașov
Brăila
Buzău
Râmnicu Vâlcea
Pitești
Ploiești
Constanța
București
Craiova
Varna
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Réseau global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

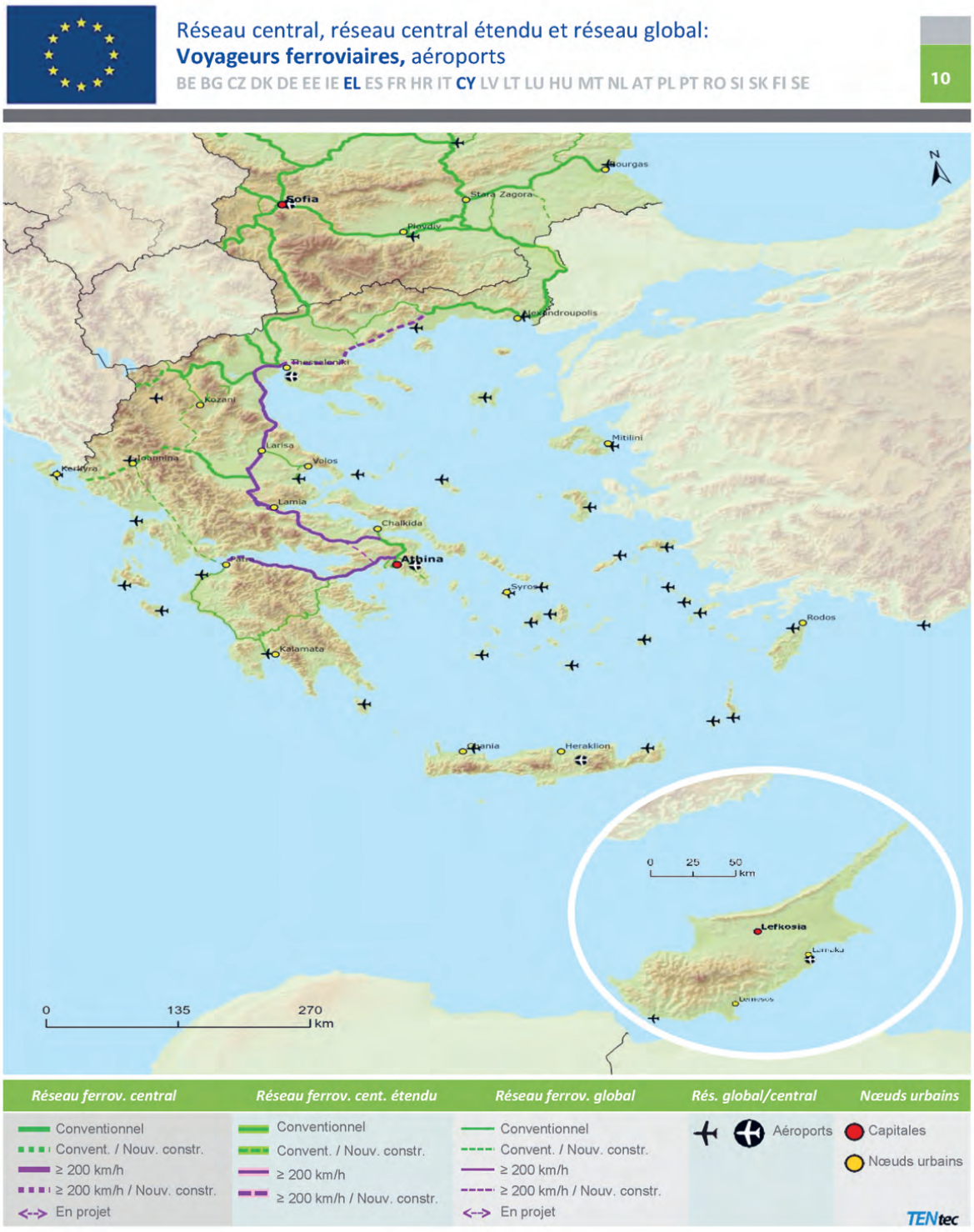

Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0 105 210 km
N
Kosice
Miskolc
Nyiregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Botosani
Suceava
Iasi
Debrecen
Piatra-Neamt
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureș
Galați
Brăila
Szeged
Arad
Sibiu
Brașov
Buzău
Timișoara
Râmnicu Vâlcea
Ploiești
Pitești
Constanța
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global/central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

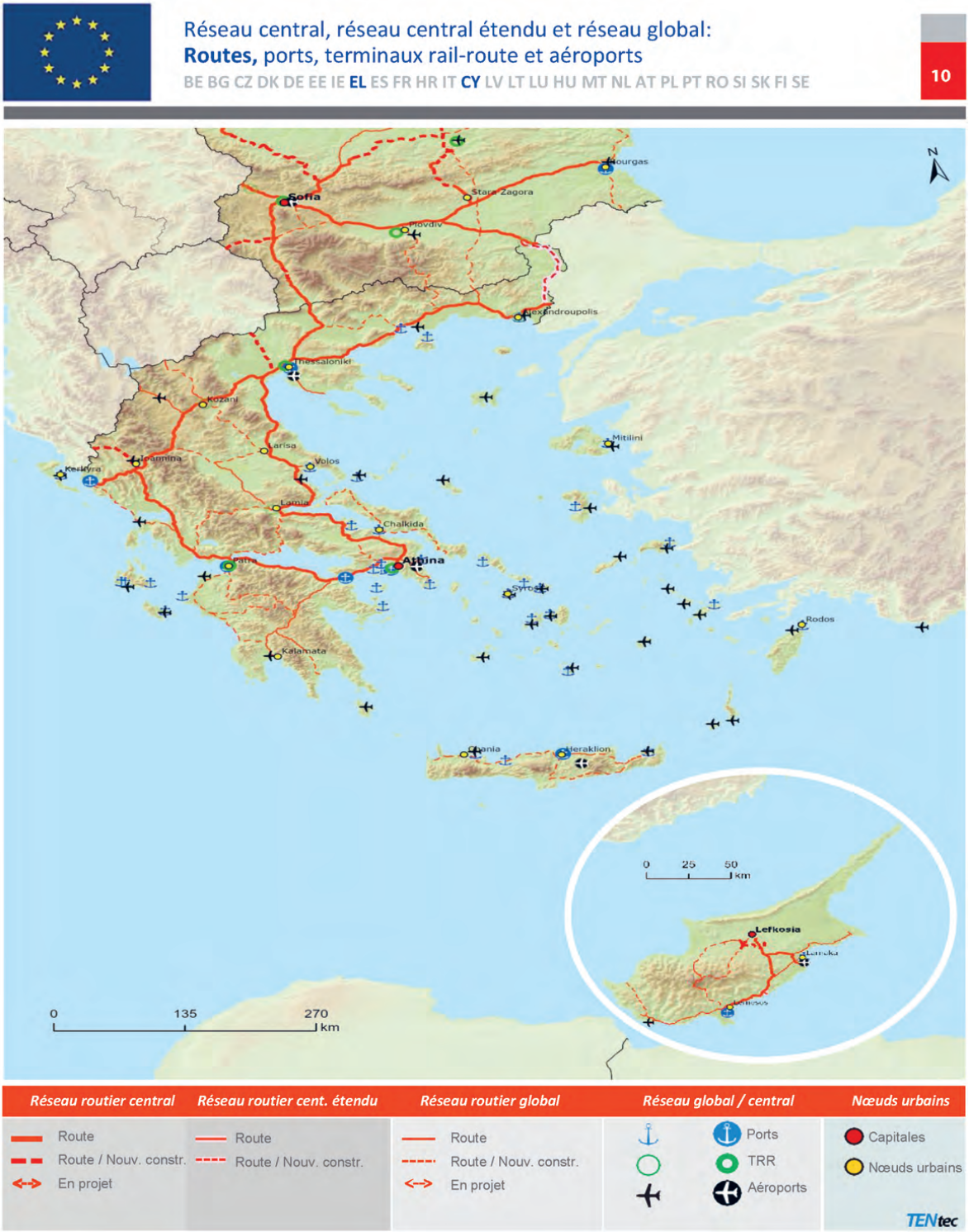

Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0 105 210 km
N
Kosice
Miskolc
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Szeged
Arad
Timişoara
Sibiu
Braşov
Botoşani
Suceava
Iaşi
Piatra-Neamt
Bacău
Galaţi
Brăila
Buzău
Ploieşti
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
București
Constanţa
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
Burgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Réseau ferrov. central
Réseau ferrov. cent. étendu
Réseau ferrov. global
Rés. global/central
Nœuds urbains
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Aéroports
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
9
0
105
210
km
N
Botosani
Miskolc
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Piatra-Neamt
Bacău
Oradea
Târgu Mureș
Szeged
Arad
Sibiu
Brașov
Buzău
Timișoara
Ploiești
Pitești
Constanța
București
Craiova
Ruse
Varna
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Thessaloniki
Réseau routier central
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau routier cent. étendu
Route
Route / Nouv. constr.
Réseau routier global
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau global / central
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau global et réseau central:
Voies navigables intérieures et ports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Mitilini
Ioannina
Volos
Lamia
Chalkida
Patra
Athina
Syros
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Réseau global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Bourgas
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Volos
Ioannina
Mitilini
Lamia
Chalkida
Athina
Rodos
Kalamata
Chania
Heraklion
0 135 270 km
0 25 50 km
Lefkosia
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Rés. Global/central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Voyageurs ferroviaires, aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Volos
Ioannina
Lamia
Chalkida
Athina
Kalamata
Mitilini
Rodos
Heraklion
Lefkosia
0 135 270 km
0 25 50 km
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Convent. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Rés. global/central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Réseau central, réseau central étendu et réseau global:
Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
10
N
Sofia
Stara Zagora
Plovdiv
Burgas
Alexandroupolis
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Volos
Lamia
Chalkida
Athina
Patra
Kalamata
Mitilini
Rodos
Chania
Iraklion
Lefkosia
Larnaka
Limassol
0 135 270 km
0 25 50 km
Réseau routier central
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau routier cent. étendu
Route
Route / Nouv. constr.
Réseau routier global
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau global / central
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

ANNEXE II

LISTE DES NŒUDS DU RÉSEAU TRANSEUROPÉEN DE TRANSPORT

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
BE	Aalst				global	
	Albertkanaal ou Canal Albert				central	
	Antwerpen	X		central	central	central
	Arlon	X				
	Athus					central
	Avelgem				global	
	Brugge	X		central (Zeebrugge)		
	Brussel ou Bruxelles	X	central (Nationaal ou National)		central	
	Charleroi	X	global		global (Kanaal Charleroi-Brussel ou Canal Charleroi-Bruxelles), global (Sambre)	
	Gent	X		central	central	
	Grimbergen				global	
	Hasselt	X				
	Kortrijk				central (Bossuit)	
	Leuven	X				
	Liège	X	central		central (Albertkanaal ou Canal Albert), central (Maas ou Meuse)	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Mons				global (Centre/Borinage)	
	Namur	X			central (Maas ou Meuse), global (Sambre)	
	Oostende		global (Oostende)	global		
	Ottignies-Louvain-la-Neuve	X				
	Roeselare				global	
	Tournai				global (Schelde ou Escaut)	
	Willebroek				global	
BG	Burgas	X	global	central		
	Dragoman					global
	Gorna Oryahovitsa		global			central
	Lom				global	
	Oryahovo				global	
	Plovdiv	X	global			central
	Ruse	X			central	central
	Silistra				global	
	Sofia	X	central			central
	Stara Zagora	X				
	Svilengrad					global
	Svishtov				global	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Varna	X	global	global		
	Vidin	X			central	
CZ	Brno	X	global			global
	Česká Třebová					central
	České Budějovice	X				
	Děčín				central	central
	Hradec Králové	X				
	Liberec	X				
	Lovosice				global	global
	Mělník				central	central
	Olomouc	X				
	Ostrava	X	central			central
	Pardubice	X			central	central
	Plzeň	X				central
	Praha	X	central (Václav Havel)		central (Radotín), global (Holešovice), (Libeň), (Smíchov)	central (Praha Uhříněves)
	Přerov					central
	Ústí nad Labem	X			global	global
DK	Aalborg	X	global	global		
	Aabenraa/Enstedværket			global		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Århus	X		central		
	Billund		global			
	Esbjerg			global		
	Fredericia			global		
	Frederikshavn			global		
	Gedser			global		
	Helsingør			global		
	Hirtshals			global		
	Høje-Taastrup					global
	København	X	central (Kastrup)	central		
	Køge			global		
	Odense	X		global		
	Padborg					global
	Rødby			global		
	Rønne		global	global		
	Sjællands Odde Ferry Port			global		
	Spodsbjerg			global		
	Tårs (Nakskov)			global		
	Taulov					central (Taulov/Fredericia)

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
DE	Aachen	X				
	Andernach				global	global
	Aschaffenburg				global	global
	Augsburg	X				
	Bendorf				global	
	Bergkamen				global	
	Berlin	X	central (Berlin Brandenburg)		central	central (Berlin -Großbeeren)
	Bielefeld	X				
	Bochum	X				
	Bonn	X			global	
	Borkum			global		
	Bottrop	X			global	
	Brake (Unterweser)			global	global	
	Bramsche				global	
	Brandenburg an der Havel				global	
	Braunschweig	X			central	central
	Breisach am Rhein				global	
	Bremen	X	central	central	central	central
	Bremerhaven	X		central	central	central

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Brunsbüttel			global	global	
	Bülstringen				global	
	Chemnitz	X				
	Cuxhaven			global		global
	Darmstadt	X				
	Dormagen				global	
	Dörpen				global	global
	Dortmund	X	global		central	central
	Dresden	X	global			global
	Duisburg	X			central	central
	Düsseldorf	X	central		central	
	Emden			global	global	
	Emmerich				global	global
	Erfurt	X	global			
	Erlangen	X				
	Esens			global		
	Essen	X			global	
	Estorf (Weser)				global	
	Fehmarn			global		
	Flörsheim am Rhein				global	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Frankfurt am Main	X	central		central	central
	Freiburg im Breisgau	X				
	Fürth	X				
	Gelsenkirchen	X			global	
	Germersheim				global	global
	Gernsheim				global	
	Gießen	X				
	Ginsheim Gustavsburg				global	
	Göttingen	X				
	Großkrotzenburg				global	
	Gütersloh	X				
	Hagen	X				
	Hahn		global			
	Haldensleben				global	global
	Halle (Saale)	X				central (Leipzig/Halle-Schkopau)
	Haltern am See				global	
	Hamburg	X	central	central	central	central
	Hamm	X			central	global (Hamm-Bönen)
	Hanau				global	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Hannover	X	central		central	central
	Heidelberg	X				
	Heilbronn	X			global	
	Helgoland			global		
	Heringsdorf		global			
	Herne	X			global	global (Herne-Wanne)
	Hildesheim	X				
	Hof – Plauen		global			
	Hohenhameln				global	
	Ibbenbüren				global	
	Iffezheim				global	
	Ingolstadt	X				
	Jena	X				
	Kaiserslautern	X				
	Karlsruhe	X	global (Karlsruhe / Baden-Baden)		central	central
	Kassel	X				global
	Kehl				global	
	Kelheim				global	
	Kelsterbach				global	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Kiel	X		global		
	Kleve				global	
	Koblenz	X			central	central
	Köln	X	central (Köln/Bonn)		central	central
	Krefeld	X			global	
	Lampertheim				global	
	Landshut	X				
	Langeoog			global		
	Leipzig	X	central (Leipzig/Halle)			central (Leipzig-Wahren)
	Leverkusen	X			global	global
	Lingen (Ems)				global	
	Lübeck	X		central	central	central
	Ludwigshafen am Rhein	X			global	
	Lünen				global	
	Magdeburg	X			central	central
	Mainz	X			central	central
	Mannheim	X			central	central (Mannheim/Ludwigshafen)
	Marl				global	
	Memmingen		global			

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Meppen				global	
	Minden				global	global
	Mönchengladbach	X				
	Mülheim an der Ruhr	X			global	
	München	X	central			central (München-Riem)
	Münster	X	global (Münster/Osnabrück)		global	
	Neuss	X			global	
	Niedere Börde				global	
	Niederkassel				global	
	Norden			global		
	Nordenham			global	global	
	Norderney			global		
	Nürnberg	X	central		central	central
	Oberhausen	X				
	Offenbach am Main	X				
	Oldenburg (Oldenburg)	X			global	
	Osnabrück	X				
	Otterstadt				global	
	Paderborn	X	global (Paderborn/Lippstadt)			

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Peine				global	
	Pforzheim	X				
	Plochingen				global	
	Potsdam	X				
	Raunheim				global	
	Recklinghausen	X				
	Rees				global	
	Regensburg	X			central	
	Rheinau				global	
	Rheinberg				global	
	Rheinmünster				global	
	Rostock	X	global (Rostock-Laage)	central		central
	Saarbrücken	X				
	Saarlouis				global	
	Sassnitz			global		
	Schwarzheide					global
	Siegen	X				
	Singen					global
	Solingen	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Spelle				global	
	Speyer				global	
	Stade			global	global	global
	Stolzenau				global	
	Straubing				global	
	Stuttgart	X	central		central	central (Stuttgart-Kornwestheim)
	Triefenstein				global	
	Trier	X			global	
	Ulm	X				global (Ulm-Dornstadt)
	Voerde				global	
	Wangerooge			global		
	Wesel				global	
	Wesseling				global	
	Weeze		global (Niederrhein)			
	Westerland-Sylt		global			
	Wiesbaden	X			global	
	Wilhelmshaven			central		
	Wismar			global		
	Wolfsburg	X				

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Worms				global	global
	Wörth am Rhein				global	global
	Wuppertal	X				
	Würzburg	X				
EE	Heltermaa			global		
	Kärdla		global			
	Koidula					global
	Kuivastu			global		
	Kuressaare		global			
	Pärnu		global	global		
	Paldiski South Harbor			global		
	Rohuküla			global		
	Sillamäe			global		
	Tallinn	X	central	central (Old City Harbour, Muuga Harbour)		
	Tartu	X	global			
	Virtsu			global		
IE	Carraig Fhiáin ou Carrickfin		global (Dún na nGall ou Donegal)			
	Corcaigh ou Cork	X	central	central		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Baile Átha Cliath ou Dublin	X	central	central (G.D.A. port cluster)		
	Gaillimh ou Galway	X		global		
	Inis Mór ou Inishmore		global			
	Ciarraí ou Kerry-An Fearann Fuar ou Farranfore		global			
	An Cnoc ou Knock		global (Cúige Chonnacht ou Connaught)			
	Luimneach ou Limerick	X	global (Sionainn ou Shannon)	central (Sionainn-Faing ou Shannon Foynes)		
	Ros Láir ou Rosslare			global (Europort)		
	Port Láirge ou Waterford		global	global		
EL	Aegina			global		
	Agioi Theodoroi			central		
	Alexandroupolis	X	global	global		global
	Argostoli			global		
	Astipalaia		global			
	Athina	X	central	central (Piraeus/Ikonio)		central (Piraeus/Thriassio Pedio)
	Chalkida	X		global		
	Chania	X	global	global (Souda)		
	Chios		global	global		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Faneromeni Salaminas			global		
	Elefsina			global		
	Gavrio			global		
	Heraklion	X	central (Kasteli)	central		
	Igoumenitsa			central		
	Ikaria		global			
	Ioannina	X	global			
	Kalamata	X	global			
	Kalymnos		global			
	Karpathos		global			
	Kassos		global			
	Kastelorizo		global			
	Kastoria		global			
	Kavala		global	global		
	Kefalonia		global			
	Kerkyra	X	global	global		
	Kithira		global			
	Kos		global	global		
	Kozani	X				global
	Kyllini			global		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Lamia	X				global
	Larisa	X				
	Larymna			global		
	Lavrio (Sounio)			global		
	Leros		global			
	Limnos		global			
	Lixouri			global		
	Milos		global			
	Mykonos		global	global		
	Mytilini	X	global	global		
	Naxos		global	global		
	Paloukia Salaminas			global		
	Paros		global	global		
	Patras	X	global (Araxos)	central		central
	Poros Kefallinias			global		
	Poros Trizinias			global		
	Preveza		global			
	Rafina			global		
	Rethymno			global		
	Rodos	X	global	global		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Samos		global			
	Santorini		global	global		
	Sitia		global	global		
	Skiathos		global	global		
	Skiros		global			
	Syros	X	global	global		
	Thassos			global		
	Thessaloniki	X	central (Makedonia)	central		central
	Tinos			global		
	Vathy Samou			global		
	Volos	X	global (Nea Anchialos)	global		
	Zakinthos		global	global		
ES	A Coruña	X	global	central		
	Albacete	X				
	Alcázar de San Juan					central
	Alcúdia			global		
	Algeciras	X		central (Bahía de Algeciras)		
	Alicante	X	central	global		
	Aire métropolitaine d'Almería	X	global	global		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Antequera (Bobadilla)					central
	Arrecife		global (Lanzarote)	global		
	Avilés		global (Asturias)	global		
	Badajoz	X	global			global
	Aire métropolitaine de Barcelona	X	central	central		central
	Aire métropolitaine de Bilbao	X	central	central		central
	Burgos	X	global			global
	Cáceres	X				
	Cádiz	X		global (Bahía de Cádiz)		
	Carboneras			global		
	Cartagena	X		central		
	Castellón	X		central		
	Ceuta	X		global		
	Córdoba	X				central
	El Hierro		global	global (La Estaca)		
	El Penedés El Vendrell					global
	Elche	X				
	Ferrol	X		global		
	Figueras					global

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Gijón	X		central		
	Gerona	X	global			
	Granada	X	global			
	Huelva	X		central		
	Huesca					global
	Ibiza		global	global (Eivissa)		
	Jaén	X				
	Jerez	X	global			
	La Savina (Formentera)			global (Cala Sabina)		
	Aire métropolitaine de Las Palmas de Gran Canaria	X	central (Las Palmas)	central (Las Palmas)		
	León	X	global			central
	Linares					global
	Lleida/Lérida	X				
	Logroño	X				global
	Los Cristianos (Tenerife)			global		
	Lugo	X				
	Aire métropolitaine de Madrid	X	central (Barajas)			central (Norte y Sur)
	Mahon (Menorca)		global	global		
	Málaga	X	central	global		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Marbella	X				
	Melilla	X	global	global		
	Monforte de Lemos					global
	Motril			global		
	Murcia	X	global			central
	Ourense	X				
	Oviedo	X				
	Palma de Mallorca	X	central	central		
	Pamplona	X	global			global (Noain)
	Pasajes			global		
	Pontevedra			global (Marín y Ría de Pontevedra)		
	Puerto del Rosario (Fuerteventura)		global (Fuerteventura)	global		
	Sagunto			global		central
	Salamanca	X	global			global
	San Cibrao			global		
	San Sebastián de la Gomera		global	global		
	San Sebastián-Donostia	X	global			global (Lezo)
	Santa Cruz de la Palma (La Palma)		global (La Palma)	global (Santa Cruz de la Palma)		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Aire métropolitaine de Santa Cruz de Tenerife	X	global (Los Rodeos), central (Reina Sofia)	central (y compris Granadilla)		
	Santander	X	global	central		global (Torrelavega)
	Santiago de Compostela	X	global			
	Aire métropolitaine de Sevilla	X	central	central	central	central
	Tarifa			global		
	Tarragona-Reus	X	global (Reus)	central (Tarragona)		
	Toledo					global
	Tudela					global
	Valencia	X	central	central		central (Fonteta de Saint Lluís) global (Silla)
	Valladolid	X	global			central
	Vigo	X	global	global		
	Vilagarcia			global		
	Vitoria-Gasteiz	X	global			central (Jundiz)
	Zaragoza	X	global			central
FR	Aiton-Bourgneuf					global
	Aix-en-Provence	X				
	Ajaccio (Corse)	X	global	global		
	Amiens	X				

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Angers	X				
	Annecy	X				
	Arles				global	
	Avignon					central
	Bastia		global	global		
	Bayonne			global		central (Mouguerre)
	Besançon	X				
	Beauvais		global			
	Biarritz		global			
	Bordeaux	X	central (Merignac)	central		central
	Boulogne-sur-Mer			global		
	Brest	X	global	central		
	Caen	X	global	global		
	Calais			central		central (liaison fixe trans-manche)
	Cayenne	X	global	global		
	Chalon-sur-Saône				central	
	Châlons-sur-Marne		global (Paris-Vatry)			
	Cherbourg			global		
	Clermont-Ferrand	X	global			global

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Dieppe			global		
	Dijon	X				central
	Dunkerque			central	central	central
	Grenoble	X				
	Guadeloupe	X (Point-à-Pitre – Les Abymes)	global (Point-à-Pitre)	global		
	La Rochelle		global	global		
	Le Boulou					global
	Le Havre	X		central	central	central
	Le Mans	X				
	Lille	X	central (Lesquin)		central	central (Dourges)
	Loire-sur-Rhône / Saint-Romain-en-Gal				global	
	Limoges	X	global			
	Lorient			global		
	Aire métropolitaine de Lyon	X (comprenant Villeurbanne)	central (St Exupéry)		central	central
	Marquion (Cambrai)				global	
	Martinique	X (Fort-de-France – Lamentin)	global (Fort-de-France)	global		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Marseille	X	central (Provence)	central (Marseille) central (Fos-sur-Mer)	central (Fos-sur-Mer)	central (Miramas)
	Mayotte	X (Dzaoudzi-Mamoudzou)	global	global		
	Metz	X			central	
	Montpellier	X	global			
	Mulhouse	X	global (Mulhouse-Bâle)		central (Ottmarsheim)	
	Nancy	X			global	
	Nantes	X	global (Nantes-Atlantique)	central (Nantes-St-Nazaire)		
	Nesle				global	
	Nice	X	central (Côte d'Azur)	global		
	Nîmes	X				
	Nogent-sur-Seine				global	
	Noyon				global	
	Orléans	X				global
	Aire métropolitaine de Paris	X (comprenant Boulogne-Billancourt, Saint--Denis, Argenteuil, Montreuil)	central (Charles-de-Gaulle) central (Orly)		central	central
	Péronne				global	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Perpignan	X				global
	Poitiers	X				
	Réunion	global (Saint-Denis)	global (Saint-Denis)	global (Port Réunion)		
	Portes-lès-Valence				global	
	Reims	X				
	Rennes	X				global
	Roscoff			global		
	Rouen	X		central	central	
	Saint-Étienne	X				
	Saint-Malo			global		
	Saint-Martin			global		
	Salaise-sur-Sanne				global (Salaise-Sablons)	
	Sète			central	central	
	Strasbourg	X	global (Entzheim)		central	central
	Thionville				global	
	Toulon	X		global		
	Toulouse	X	central (Blagnac)			central
	Tours	X				
	Valenciennes				global	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Villefranche-sur-Saône				global	
HR	Cres			global		
	Dubrovnik		global	global		
	Hvar			global		
	Korčula			global		
	Osijek	X	global		global	
	Ploče			central		
	Preko			global		
	Pula		global	global		
	Rab			global		
	Rijeka	X	global	central		
	Rogac			global		
	Šibenik			global		
	Sisak				global	
	Slavonski Brod				central	
	Split	X	global	central		
	Stari Grad			global		
	Supetar			global		
	Varaždin	X				
	Vukovar				central	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Zadar		global	global		
	Zagreb	X	central			central
IT	Alghero		global			
	Ancona	X	global	central		central (Jesi)
	Andria	X				
	Aosta	X				
	Augusta			central		
	Bari	X	global	central		central
	Bergamo	X				global (Cortenuova)
	Bologna	X	central			central
	Bolzano	X	global			
	Brescia	X				global
	Brindisi		global	global		
	Busto Arsizio – Sacconago – Gallarate					global
	Cagliari	X	central	central (Porto Foxi, Cagliari)		
	Campobasso	X				
	Capri			global		
	Carloforte			global		
	Casamicciola – Porto di Ischia			global		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Catania	X	global (Fontanarossa, Comiso emergency runway)	global		global
	Cervignano					central
	Chioggia			global	global	
	Civitavecchia			central		
	Cremona				central	global (PBL), global (Piadena)
	Elba		global			
	Faenza					global
	Ferrara	X				
	Firenze	X	global			
	Fiumicino			global		
	Foggia	X	global			global (Incoronata)
	Forlì	X				global (Forlì Cesena – Villa Selva)
	Gaeta			global		
	Gela			global		
	Genova	X	central	central		central (Vado)
	Gioia Tauro			central		
	Golfo Aranci			global		
	La Maddalena			global		

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	La Spezia			central		central (Santo Stefano di Magra)
	Lamezia Terme		global			
	Lampedusa		global			
	Latina	X				
	Lecce	X				
	Livorno	X		central		central (Guasticce Collesalvetti)
	Mantova				central	global
	Marina di Carrara			global		
	Messina	X		global		
	Milano	X	central (Linate) central (Malpensa) central (Bergamo Orio al Serio)			central (Milano Smistamento – Segrate)
	Milazzo			global		
	Modena	X				global (Marzaglia)
	Monfalcone			global	global	
	Monza	X				
	Mortara					global
	Napoli	X	central	central		central (Nola), central (Marcianise-Maddaloni)

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Novara	X				central (Novara-Agonate)
	Olbia		global	global		
	Orte					global
	Ortona					global
	Padova	X				central
	Palau			global		
	Palermo	X	central	central (Palermo, terminal de Termini Imerese)		
	Pantelleria		global			
	Parma	X				global (Bianconese di Fontevivo – Castelguelfo)
	Perugia	X	global			
	Pescara	X	global			global (Manoppello)
	Piacenza	X				global
	Piombino			global		
	Pisa		global			
	Ponza			global		
	Pordenone					global
	Porto Empedocle			global		
	Porto Levante			global	global	
	Porto Nogaro				global	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Porto Santo Stefano			global		
	Porto Torres			global		
	Portoferraio (Elba)			global		
	Portogruaro					global
	Portovesme			global		
	Potenza	X				
	Prato	X				central
	Procida			global		
	Ravenna	X		central	central	
	Reggio Calabria	X	global	global (Reggio Calabria – Villa San Giovanni)		
	Reggio Emilia	X				
	Rimini	X	global			
	Rivalta Scrivia					global
	Roma	X	central (Fiumicino) global (Ciampino)			central (Pomezia)
	Rovigo				global	global
	Salerno	X		global		
	Sassari	X				
	Savona-Vado			global		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Siracusa	X		global (Siracusa – Santa Panagia)		
	Taranto	X		central		
	Terni	X				
	Torino	X	central			central (Orbassano)
	Trapani		global	global		
	Trento	X				global
	Treviso		global			
	Trieste	X	global	central	central	central (Fernetti)
	Udine	X				
	Venezia	X	central	central	central	
	Verona	X	global			central
	Vicenza	X				
CY	Lefkosia	X				
	Lemesos	X		central (y compris Zygi)		
	Larnaka	X	central	global		
	Pafos		global			
LV	Daugavpils		global			
	Liepāja		global	global		
	Rīga	X	central	central		central (Salaspils)

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Ventspils		global	central		
LT	Jurbarkas				global	
	Kaunas	X	global		central	central
	Klaipėda	X		central		central
	Marijampolė					global
	Palanga		global			
	Panevėžys	X				global
	Šiauliai	X				
	Vilnius	X	central			central
LU	Luxembourg	X	central		central (Mertert)	central (Bettembourg)
HU	Baja				global	
	Budapest	X	central (Liszt Ferenc)		central (Csepel)	central (Soroksár)
	Debrecen	X	global			
	Dunaújváros				global	
	Fényeslitke					global (East-West Gate)
	Győr	X			global (Győr-Gönyű)	
	Kecskemét	X				
	Komárom				central	
	Miskolc	X				global

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Mohács				global	
	Nyíregyháza	X				
	Paks				global	
	Pécs	X				
	Sármellék		global			
	Sopron					global
	Szeged	X			global	
	Székesfehérvár	X				global
	Záhony					central
MT	Cirkewwa			global		
	Marsaxlokk			central		
	Mgarr			global		
	Valletta	X	central (Malta – Luqa)	central		
NL	Alblasserdam				global	
	Alkmaar	X			global	
	Almelo				central	
	Almere	X				
	Alphen aan den Rijn				global	
	Amersfoort	X				
	Amsterdam	X	central (Schiphol)	central	central	central

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Apeldoorn	X				
	Arnhem	X			global	
	Bergen op Zoom				central	
	Born				global	
	Beverwijk			global	global	
	Breda	X				
	Cuijk				global	
	Delfzijl/Eemshaven			global		
	Den Bosch	X			global	
	Den Haag	X				
	Den Helder			global		
	Deventer				central	
	Dordrecht	X		global	global	
	Drachten				global	
	Eemshaven			global	global	
	Eindhoven	X	global			
	Emmen	X				
	Enschede	X			global	
	Geertruidenberg				global	
	Gennep				global	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Gorinchem				global	
	Gouda				global	
	Groningen	X	global		global	
	Haarlem	X				
	Harlingen			global	global	
	Heerenveen				global	
	Hengelo				central	
	Kampen				global	
	Leeuwarden	X			global	
	Leiden	X				
	Lelystad				global	
	Lemsterland				global	
	Lochem				global	
	Maasbracht				global	
	Maasdriel				global	
	Maastricht	X	global (Maastricht – Aachen)		global	
	Meppel				global	
	Middelburg	X				
	Moerdijk			central	central	central

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Nijmegen	X			central	
	Oosterhout				global	
	Oss				global	
	Reimerswaal				global	
	Roermond				global	
	Rotterdam	X	central	central	central	central
	Sneek				global	
	Stein				global	
	Terneuzen, Vlissingen			central (Terneuzen), central (Vlissingen)	central (Terneuzen), central (Vlissingen)	
	Tiel				global	
	Tilburg	X			global	
	Utrecht	X			central	
	Veghel				global	
	Velzen/Ijmuiden			global		
	Venlo	X			global	global (Trade Port Noord Limburg)
	Vlaardingen			global		
	Wageningen				global	
	Wanssum				global	
	Zaandam				global	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Zoetermeer	X				
	Zwijndrecht				global	
	Zwolle	X			global	
AT	Bregenz	X				
	Eisenstadt	X				
	Graz	X	global			central (Werndorf)
	Innsbruck	X	global			
	Klagenfurt	X	global			global (Villach-Fürnitz)
	Krems				global	
	Linz-Wels	X (Linz)	global (Linz)		central (Enns), global (Linz)	central (Wels)
	Salzburg	X	global			central
	Sankt Pölten	X				
	Wien	X	central		central	central (Wien), central (Wien Süd)
	Wolfurt					global
	Wörgl					global
PL	Białystok	X				global
	Bielsko-Biała	X				
	Braniewo					global
	Bydgoszcz	X	global			global (Bydgoszcz, Bydgoszcz – Południe)

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Chełm					global
	Częstochowa	X				
	Dorohusk/Okopy					global
	Elbląg	X				
	Ełk					global
	Gorzów Wielkopolski	X				
	Kalisz	X				
	Katowice/Górnośląska Metropolis	X	central (Pyrzowice)			central (Slawków) global (Gliwice / Pyrzowice)
	Kielce	X				
	Koszalin	X				
	Kraków	X	central			central
	Legnica	X				
	Lublin	X	global			global
	Łódź	X	central			central
	Malaszewicze/Terespol					global
	Medyka/Zurawica					global
	Olsztyn	X	global (Olsztyn-Mazury)			
	Opole	X				

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Płock	X				
	Police			global	global	
	Poznań	X	central			central
	Radom	X				
	Rybnik	X				
	Rzepin					global
	Rzeszów	X	global			
	Szczecin- Świnoujście	X	central (Szczecin)	central (Szczecin), central (Świnoujście)	central (Szczecin), central (Świnoujście)	central (Szczecin), central (Świnoujście)
	Tarnów	X				
	Toruń	X				
	Tricity	X (comprenant Gdańsk)	central (Gdańsk)	central (Gdańsk), central (Gdynia)		central (Gdańsk)
	Wałbrzych	X				
	Warszawa	X	central, central étendu (CPK)			central (Warszawa) central étendu (CPK) global (Warszawa Południe – Góra Kalwaria)
	Włocławek	X				
	Wrocław	X	central			central
	Zduńska Wola					central
	Zielona Góra	X				

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
PT	Aveiro			global		global (Cacia)
	Barcelos	X				
	Beja		global			
	Braga	X				global (Lousado)
	Bragança		global			
	Caniçal (Madeira)			global		
	Coimbra	X				central (Alfarelos), central (Pampilhosa)
	Corvo (Açores)		global	global		
	Elvas					global
	Entroncamento					global
	Évora	X				
	Faro-Loulé	X	global			global (Loulé)
	Figueira da Foz			global		
	Flores (Açores)		global	global (Lajes das Flores)		
	Guimarães	X				
	Madeira	X (Funchal)	global (Cristiano Ronaldo)	global		
	Graciosa (Açores)		global	global		
	Guarda					global

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Horta (Açores)		global	global		
	Leiria	X				
	Aire métropolitaine de Lisboa	X	central (Humberto Delgado)	central (Lisboa/ Setúbal)	central (Lisboa/ Setúbal)	central (Lisboa Norte) central (Alcont) central (Bobadela North) central (Bobadela Central) central (Bobadela South) global (Setúbal)
	Pico (Açores)		global	global		
	Ponta Delgada (Açores)	X	global	global		
	Poceirão					central
	Portimão			global		
	Aire métropolitaine de Porto	X	central (Sá Carneiro)	central (Leixoes)	central	central (Leixoes, Valongo, Vila Nova de Gaia)
	Porto Santo (Madeira)		global	global		
	Santa Maria (Açores)		global	global		
	São Jorge (Açores)		global	global		
	Sines			central		central (ZILS & ZAL)
	Terceira (Açores)		global	global (Praia da Vitória)		
	Vila Nova de Famalicão	X				
	Vila Real		global			

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Viseu	X				
RO	Arad	X				global
	Aiud					global
	Basarabi				global	
	Bacău	X	global			
	Baia Mare	X	global			
	Botoşani	X				
	Brăila	X		global	global	
	Braşov	X				global
	Bucureşti	X	central (Henri Coandă)		global (1 Decembrie)	central
	Buzău	X				
	Calafat				central	
	Călăraşi				global	
	Cernavoda				central	
	Cluj-Napoca	X	global			global
	Constanța	X	global	central (Constanta/Midia)	central (Constanta/Midia)	
	Craiova	X	global			central
	Drobeta-Turnu Severin				central	
	Galați	X		central	central	

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Giurgiu				central	
	Iaşi	X	global			
	Măcin				global	
	Mahmudia				global	
	Medgidia				global	
	Moldova Veche				global	
	Oltenţa				global	
	Oradea	X	global			
	Ovidiu				global	
	Piatra Neamt	X				
	Piteşti	X				
	Ploieşti	X				
	Râmnicu Vâlcea	X				
	Satu Mare	X				
	Sibiu	X	global			
	Suceava	X	global			global
	Sulina				global	
	Târgu Mureş	X				
	Timişoara	X	central			central
	Tulcea		global	global	global	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Turda					global
SI	Koper			central		
	Ljubljana	X	central			central
	Maribor	X	global			global
	Portorož		global			
SK	Bratislava	X	central		central	central
	Čierna nad Tisou					central
	Komárno				central	
	Košice	X	global			global
	Leopoldov-Šulekovo					global
	Nitra	X				
	Poprad Tatry		global			
	Žilina	X				central
FI	Eckerö			global		
	Enontekiö		global			
	Hanko			global		
	Helsinki	X	central (Vantaa)	central		
	Inkoo			global		
	Ivalo		global			
	Joensuu		global		global	

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Jyväskylä	X	global			
	Kajaani		global			
	Kaskinen			global		
	Kemi		global (Kemi-Tornio)	global		
	Kittila		global			
	Kokkola			global		
	Kotka-Hamina			central (Hamina), central (Kotka)		
	Kouvola					central
	Kruunupyy		global			
	Kuopio	X	global			
	Kuusamo		global			
	Lahti	X				
	Lappeenranta		global		global	
	Maarianhamina		global	global		
	Oulu	X	global (Oulu)	central (Oulu)		
	Pori		global	global		
	Rauma			global		
	Raahe			global		
	Rovaniemi		global			

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Savonlinna		global			
	Tampere	X	global			global
	Tornio			global		
	Turku-Naantali	X	central (Turku)	central (Turku), central (Naantali)		
	Vaasa		global			
SE	Älmhult					global
	Ängelholm		global			
	Arvidsjaur		global			
	Borås	X				
	Eskilstuna	X				
	Gällivare		global			
	Gävle	X		global		global
	Göteborg	X	central (Landvetter)	central	central	central
	Grisslehamn			global		
	Hagfors		global			
	Halmstad	X		global		
	Helsingborg	X		global		
	Hemavan		global			
	Jönköping	X	global			global

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Kalmar		global			
	Kapellskär (Norrtälje)			global		
	Karlshamn			global		
	Karlskrona			global		
	Kiruna		global			
	Köping			global	global	
	Linköping	X				
	Luleå		global	central		global
	Lund	X				
	Lycksele		global			
	Malmö	X	central	central		central
	Mora		global			
	Norrköping	X		global		
	Nyköping		global (Stockholm-Skavsta)			
	Örebro	X	global			central (Hallsberg)
	Oskarshamn			global		
	Östersund		global			
	Oxelösund			global		
	Pajala		global			

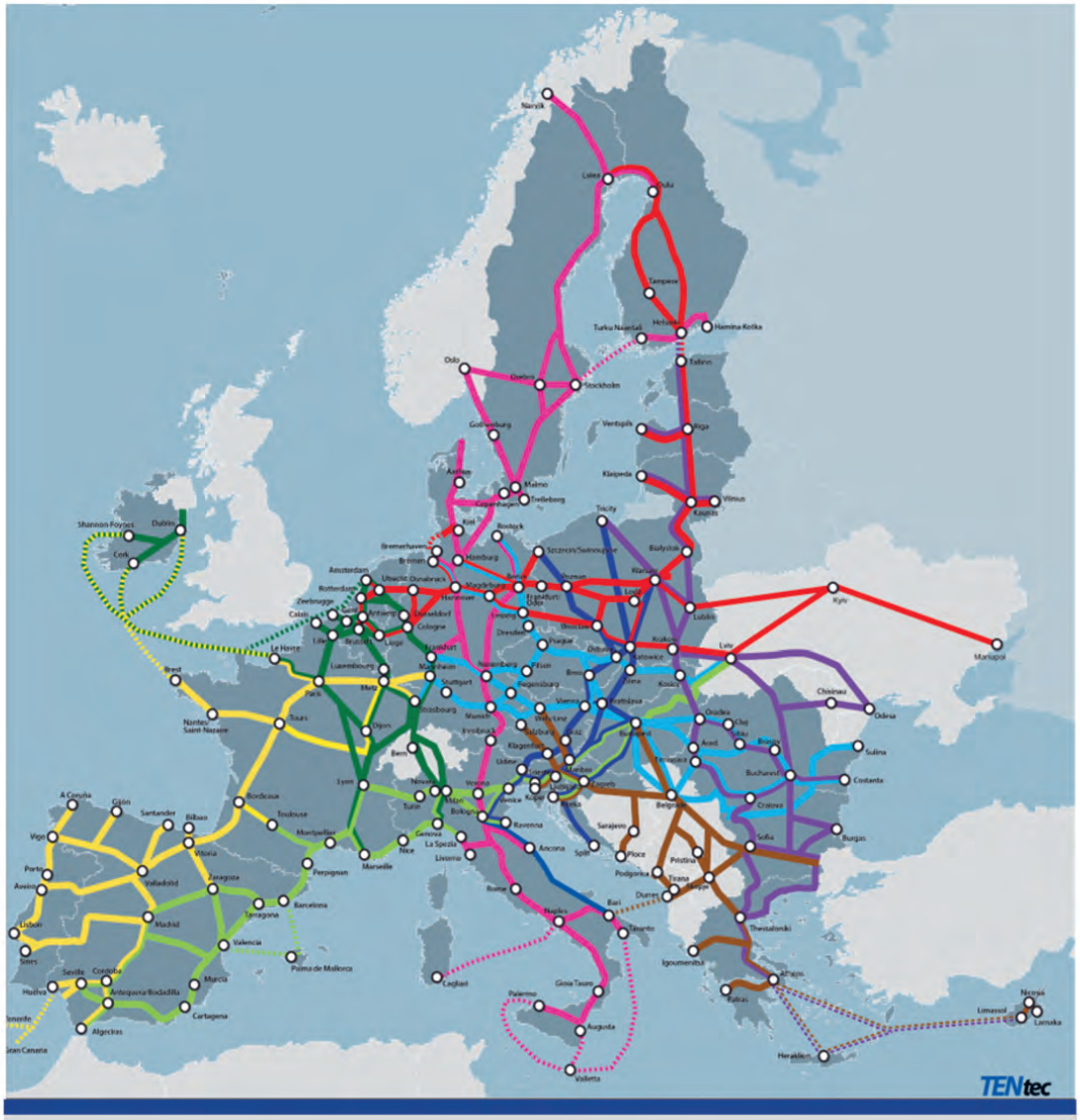
EM	NOM DU NŒUD	NŒUD URBAIN	AÉROPORT	PORT MARITIME	PORT INTÉRIEUR	TERMINAUX RAIL-ROUTE / TERMINAUX LE LONG DE VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES
	Piteå			global		
	Ronneby		global			
	Rosersberg (Sigtuna)					global
	Skellefteå		global			
	Södertälje	X			global	
	Stenungsund			global		
	Stockholm	X	central (Arlanda), global (Bromma)	central (Stockholm), global (Stockholm-Nynäshamn)	central	central
	Strömstad			global		
	Sundsvall	X	global	global		global
	Sveg		global			
	Trelleborg			central		central
	Umeå	X	global	global		global
	Uppsala	X				
	Varberg			global		
	Västerås	X		global	global	
	Vilhelmina		global			
	Visby		global	global		
	Ystad			global		

ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj

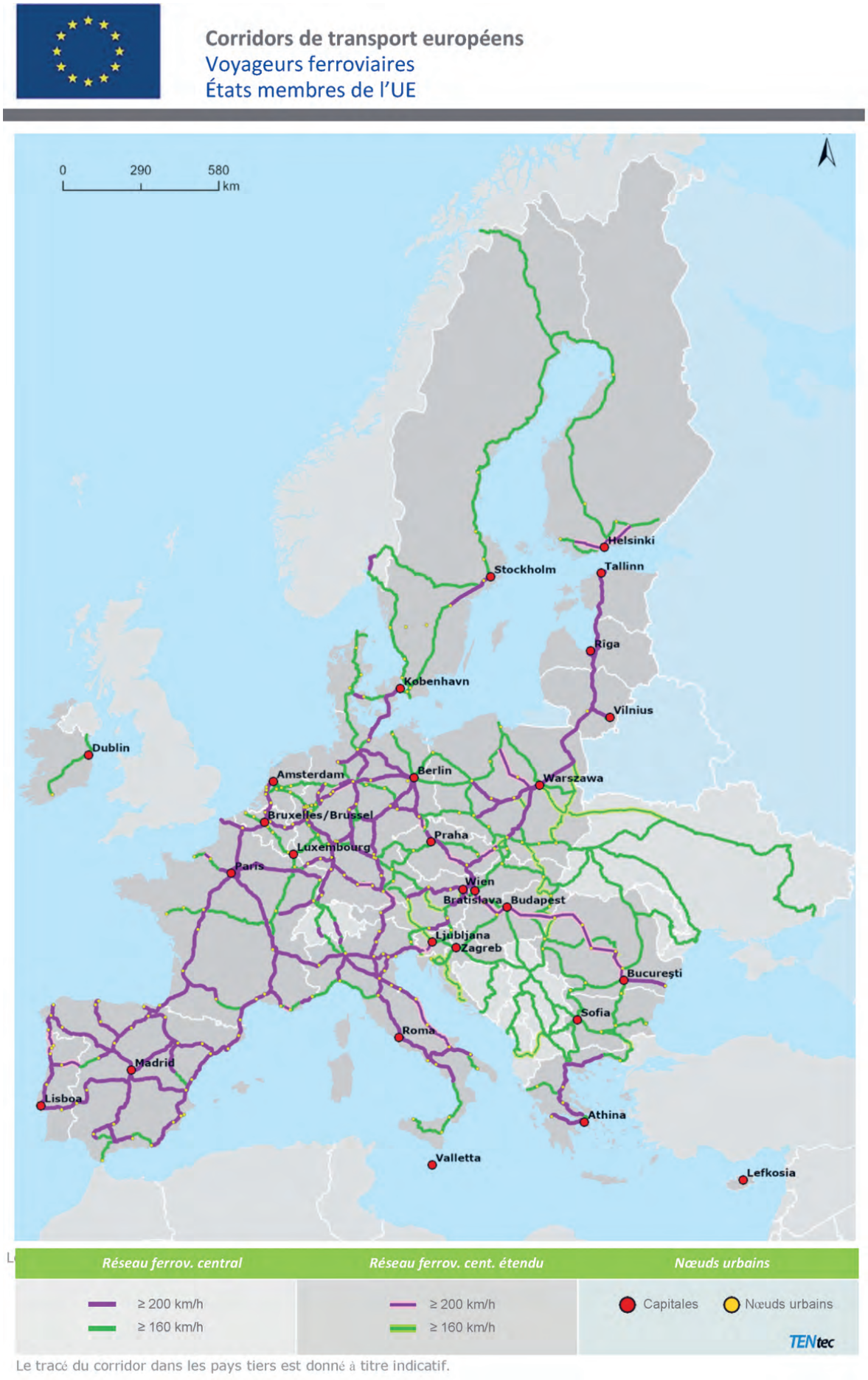
ANNEXE III

TRACÉ DES CORRIDORS DE TRANSPORT EUROPÉENS

Tableau de recherche de cartes pour les corridors de transport européens

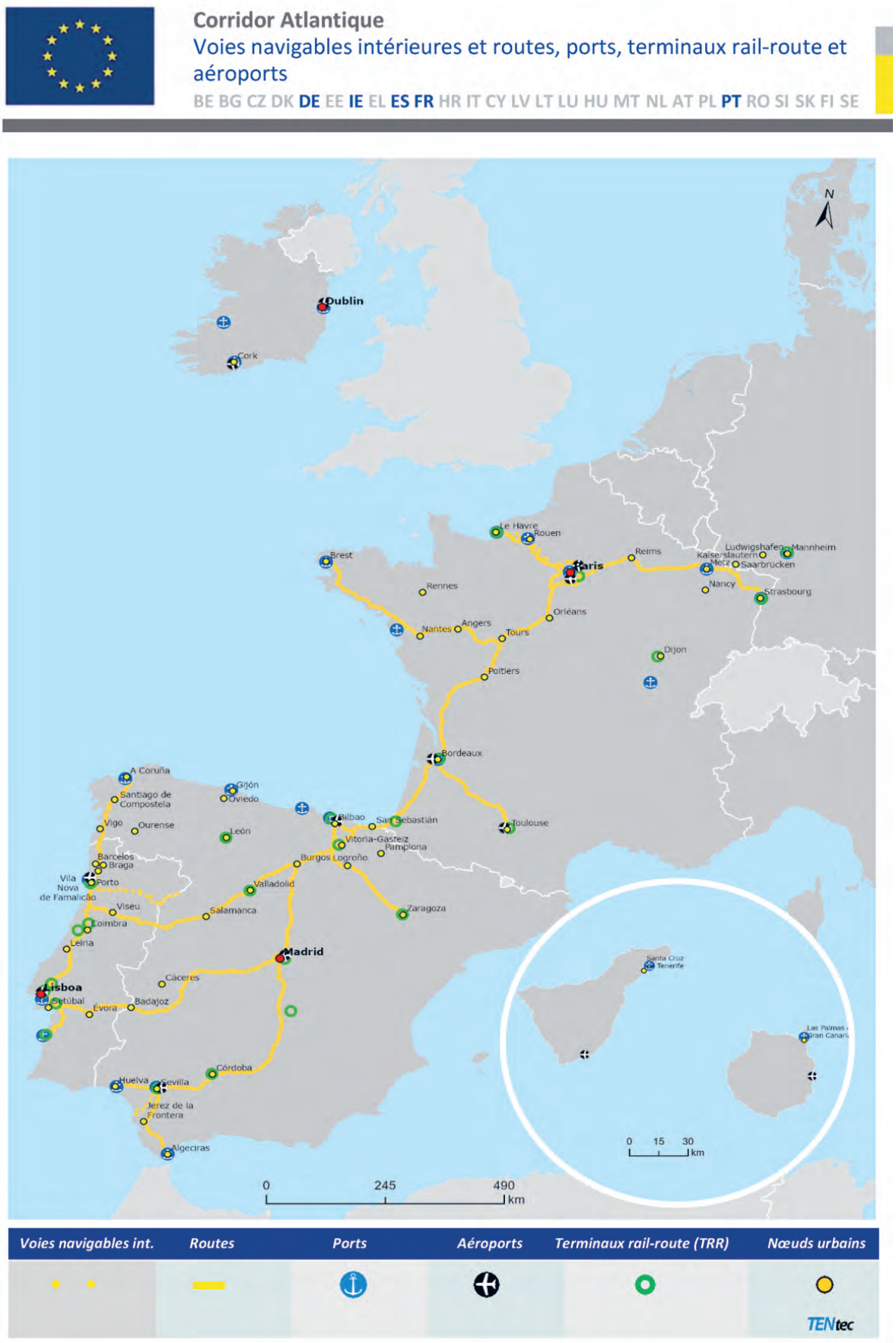


Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



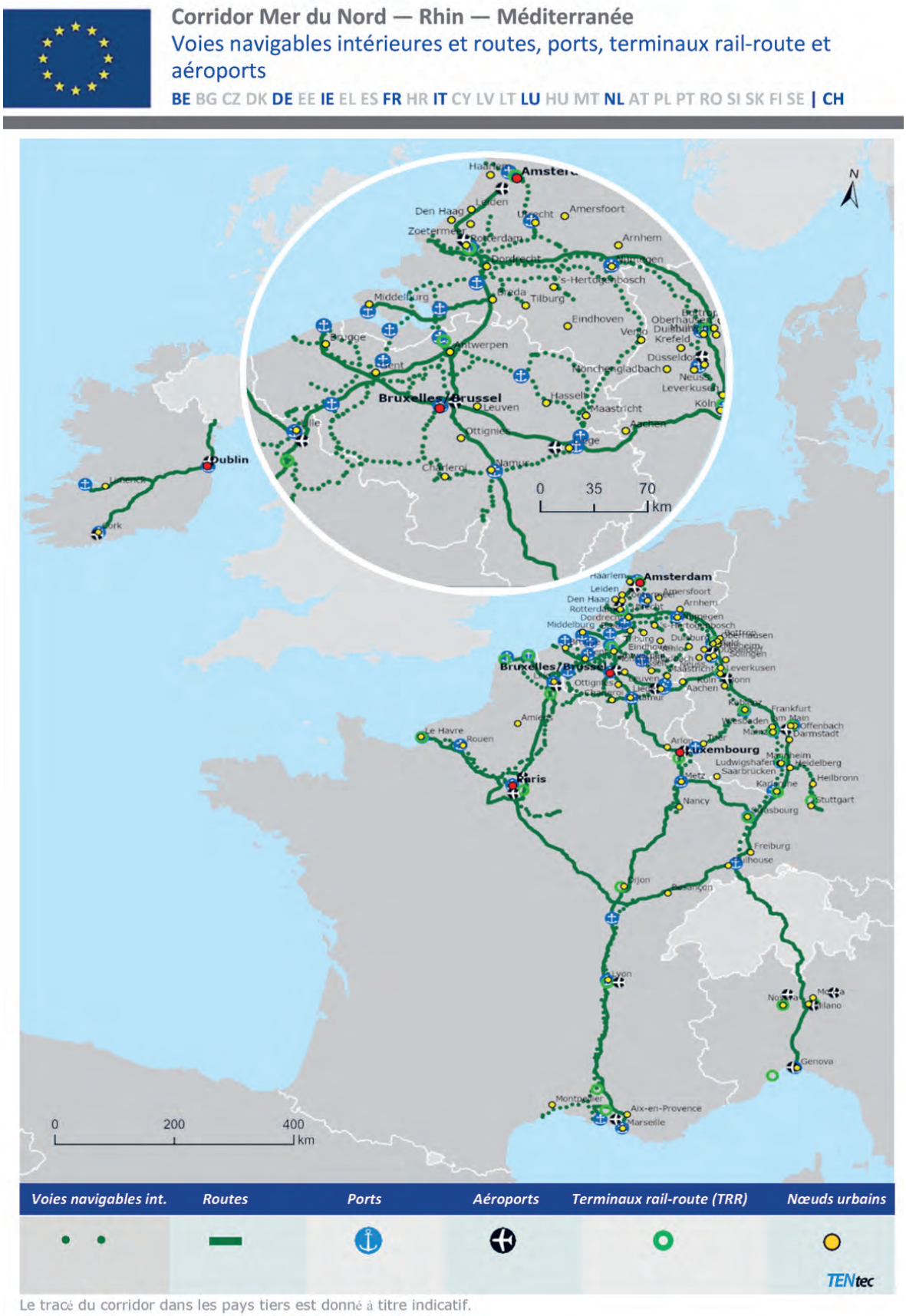
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.


Corridors de transport européens
Fret ferroviaire
États membres de l'UE
0
290
580
km
N
Helsinki
Stockholm
Tallinn
Riga
København
Vilnius
Dublin
Amsterdam
Berlin
Warszawa
Bruxelles/Brussel
Praha
Luxembourg
Paris
Wien
Bratislava
Budapest
Ljubljana
Zagreb
București
Sofia
Roma
Madrid
Lisboa
Athina
Valletta
Lefkosia
Réseau ferrov. central
Réseau ferrov. cent. étendu
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.

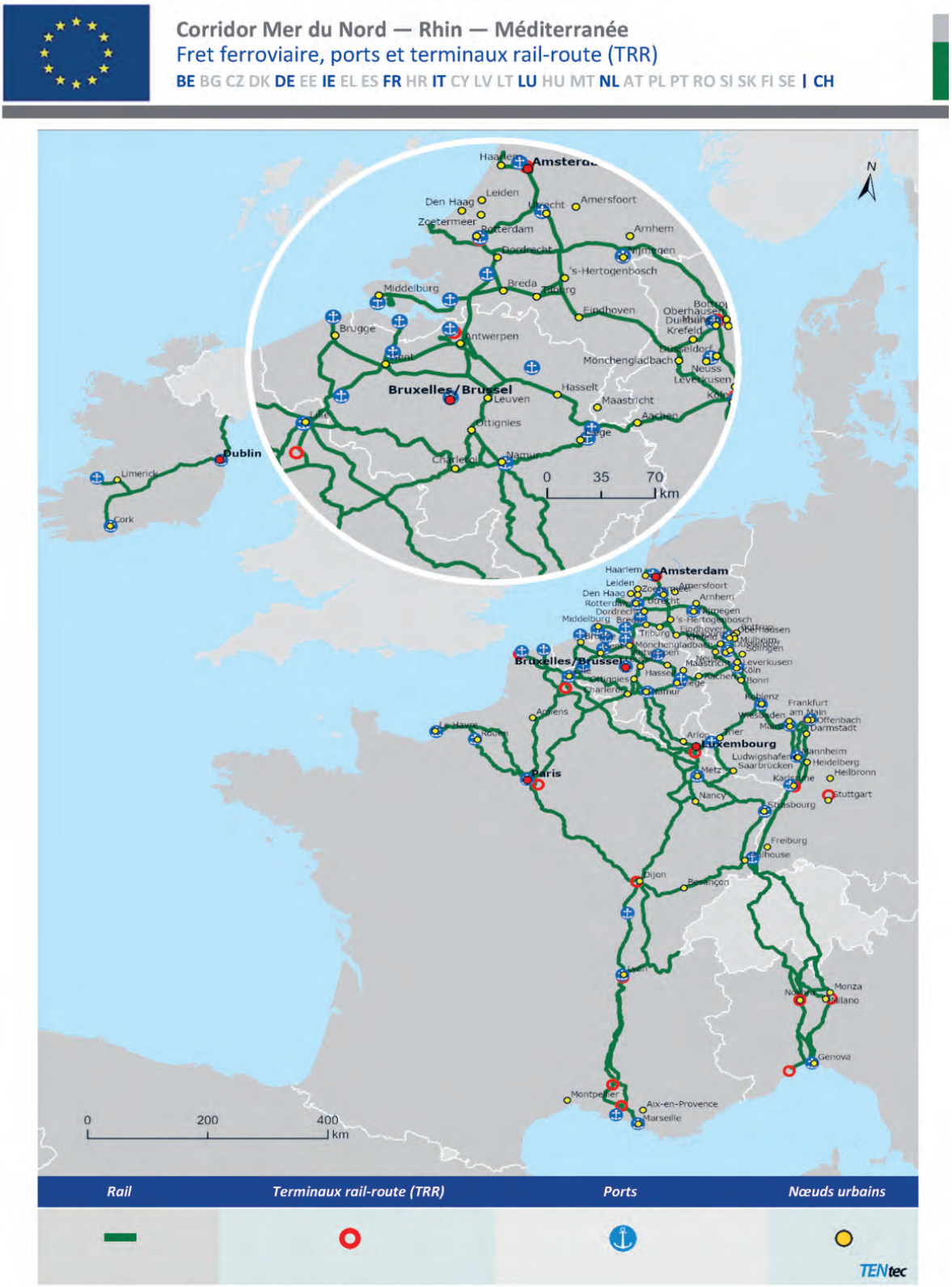

Corridor Atlantique
Voies navigables intérieures et routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas
0 15 30 km
0 245 490 km
Voies navigables int.
Routes
Ports
Aéroports
Terminaux rail-route (TRR)
Nœuds urbains
TENtec


Corridor Atlantique
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (RRT)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Rennes
Nancy
Strasbourg
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Oviedo
Santiago de Compostela
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Toulouse
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz Tenerife
Las Palmas Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Rail
Terminaux rail-route (TRR)
Ports
Nœuds urbains
TENtec

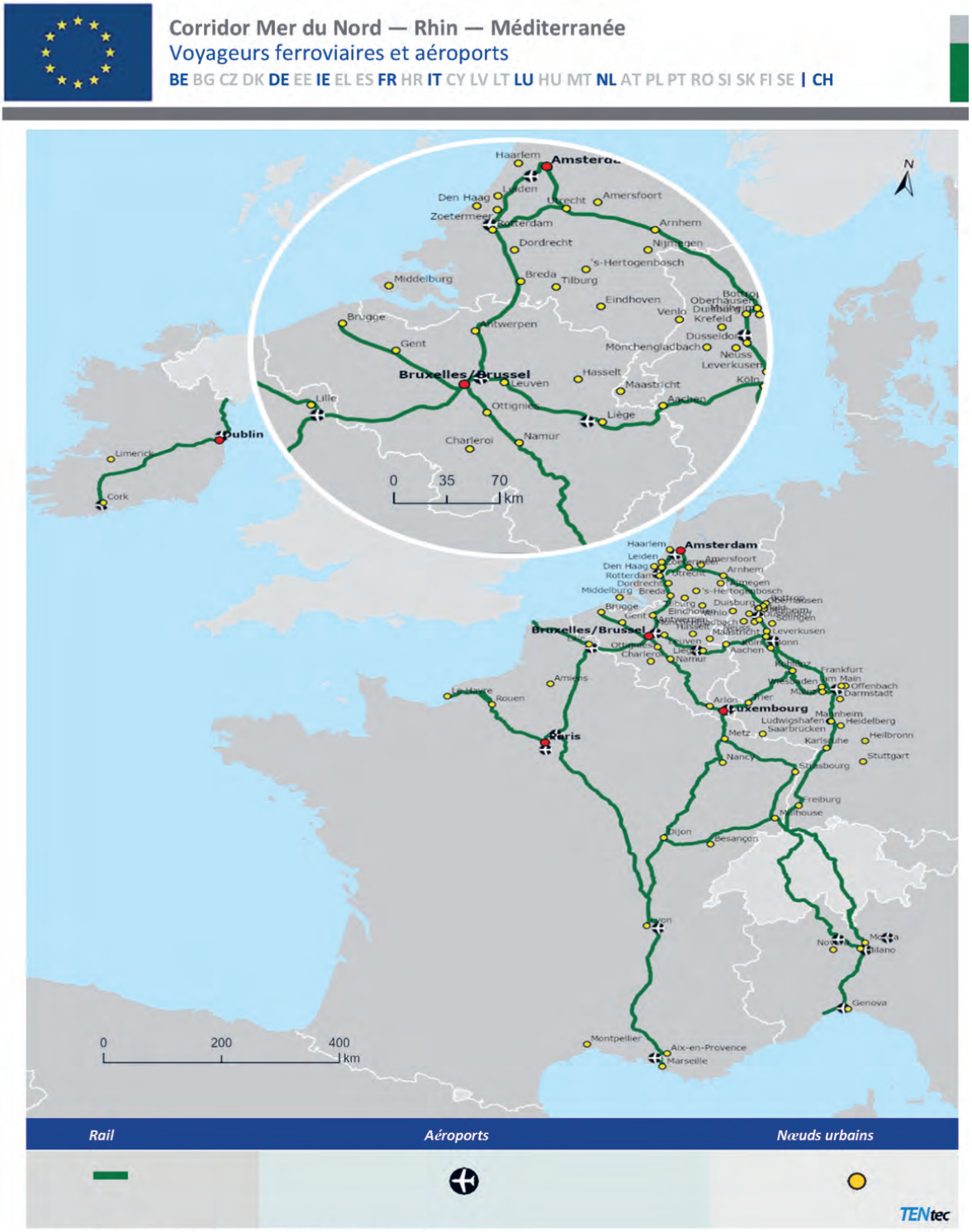

Corridor Atlantique
Voyageurs ferroviaires et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
N
Dublin
Cork
Le Havre
Rouen
Brest
Paris
Reims
Ludwigshafen
Mannheim
Kaiserslautern
Metz
Saarbrücken
Nancy
Strasbourg
Rennes
Orléans
Nantes
Angers
Tours
Dijon
Poitiers
Bordeaux
A Coruña
Gijón
Santiago de Compostela
Oviedo
Vigo
Ourense
León
Bilbao
San Sebastián
Vitoria-Gasteiz
Pamplona
Toulouse
Barcelos
Braga
Burgos
Logroño
Vila Nova de Famalicão
Porto
Valladolid
Viseu
Salamanca
Zaragoza
Coimbra
Leiria
Madrid
Cáceres
Lisboa
Setúbal
Évora
Badajoz
Córdoba
Huelva
Sevilla
Jerez de la Frontera
Algeciras
Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas
Gran Canaria
0 15 30 km
0 245 490 km
Rail
Aéroports
Nœuds urbains
TENtec



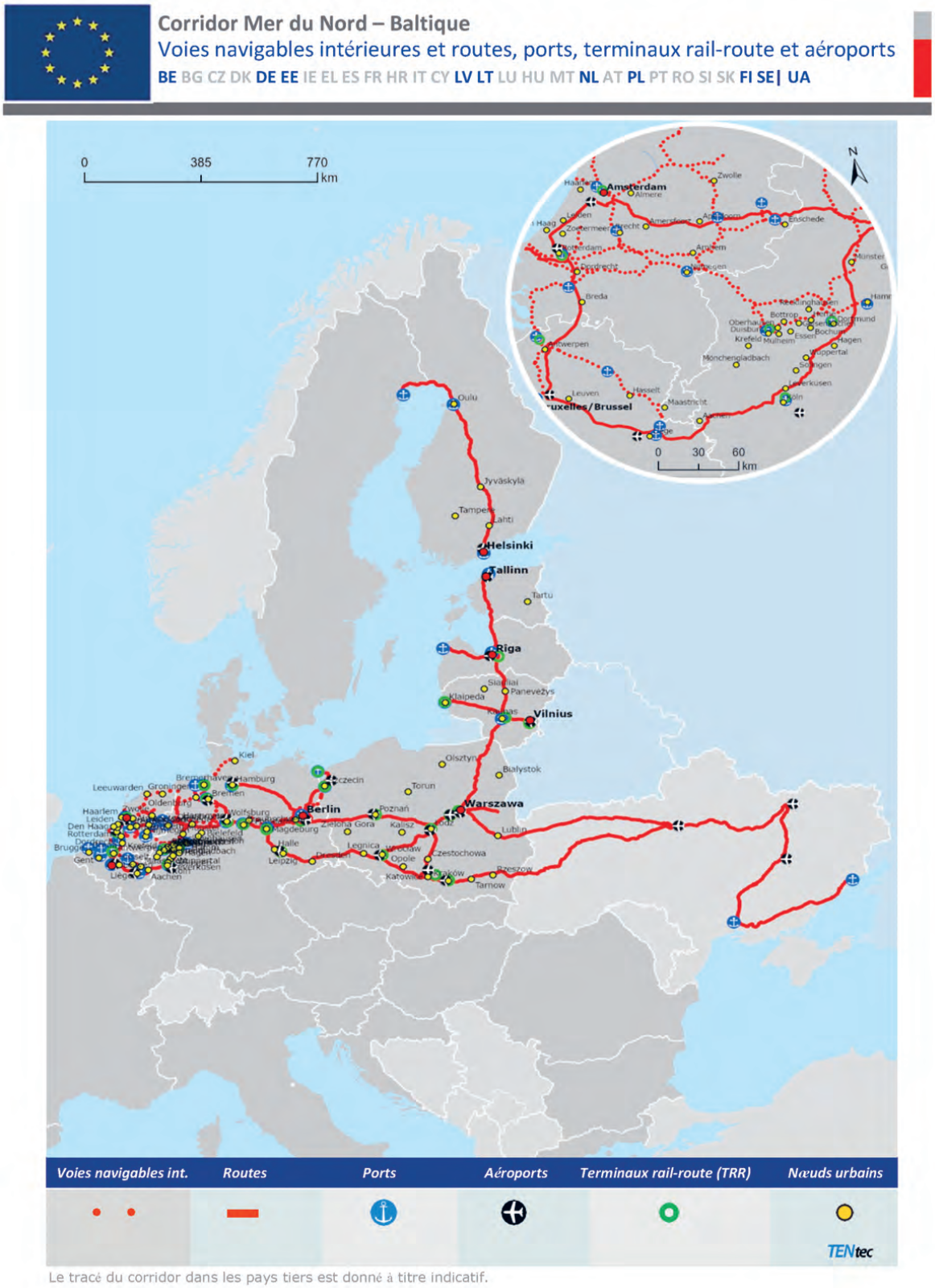
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



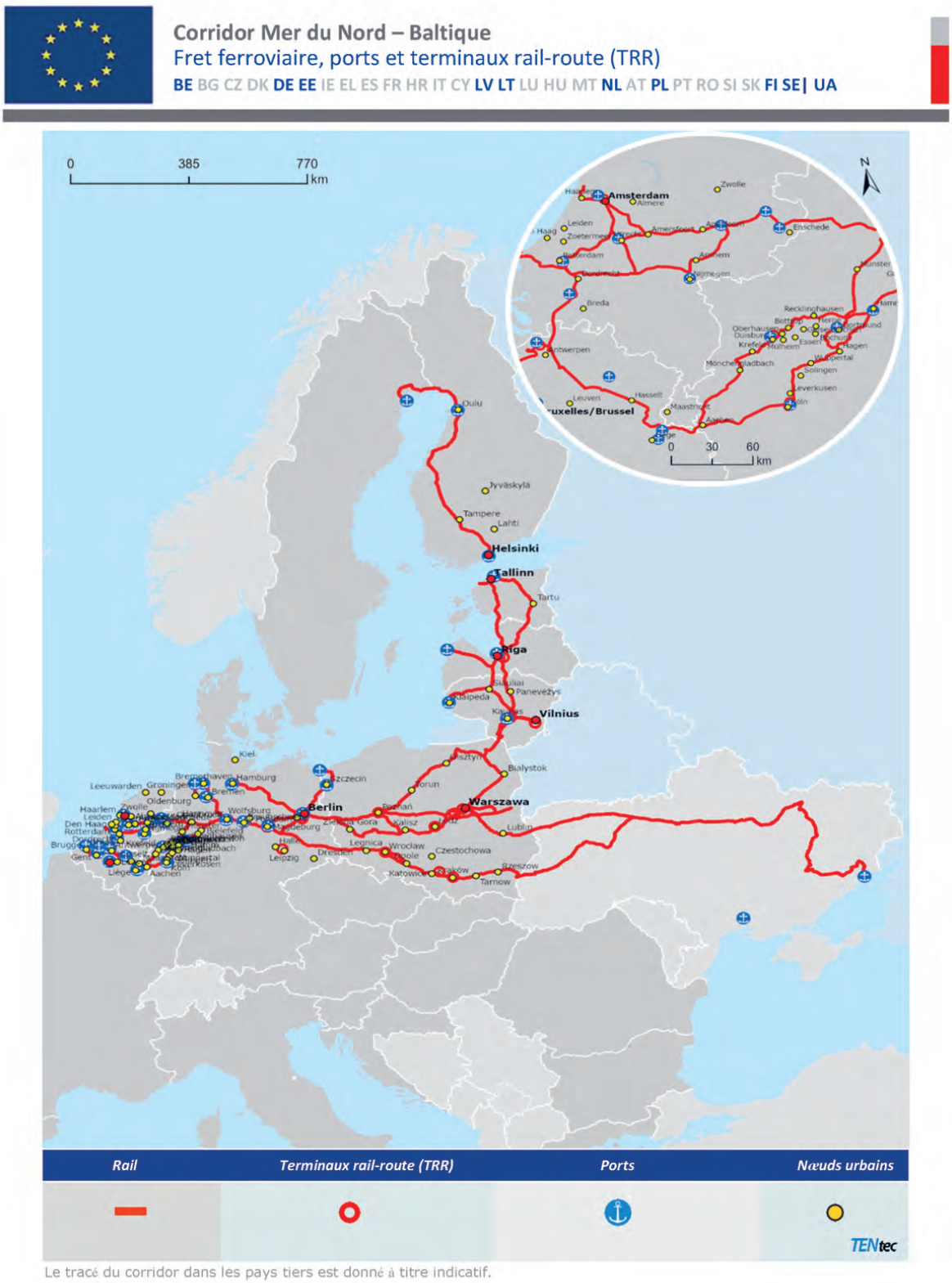
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



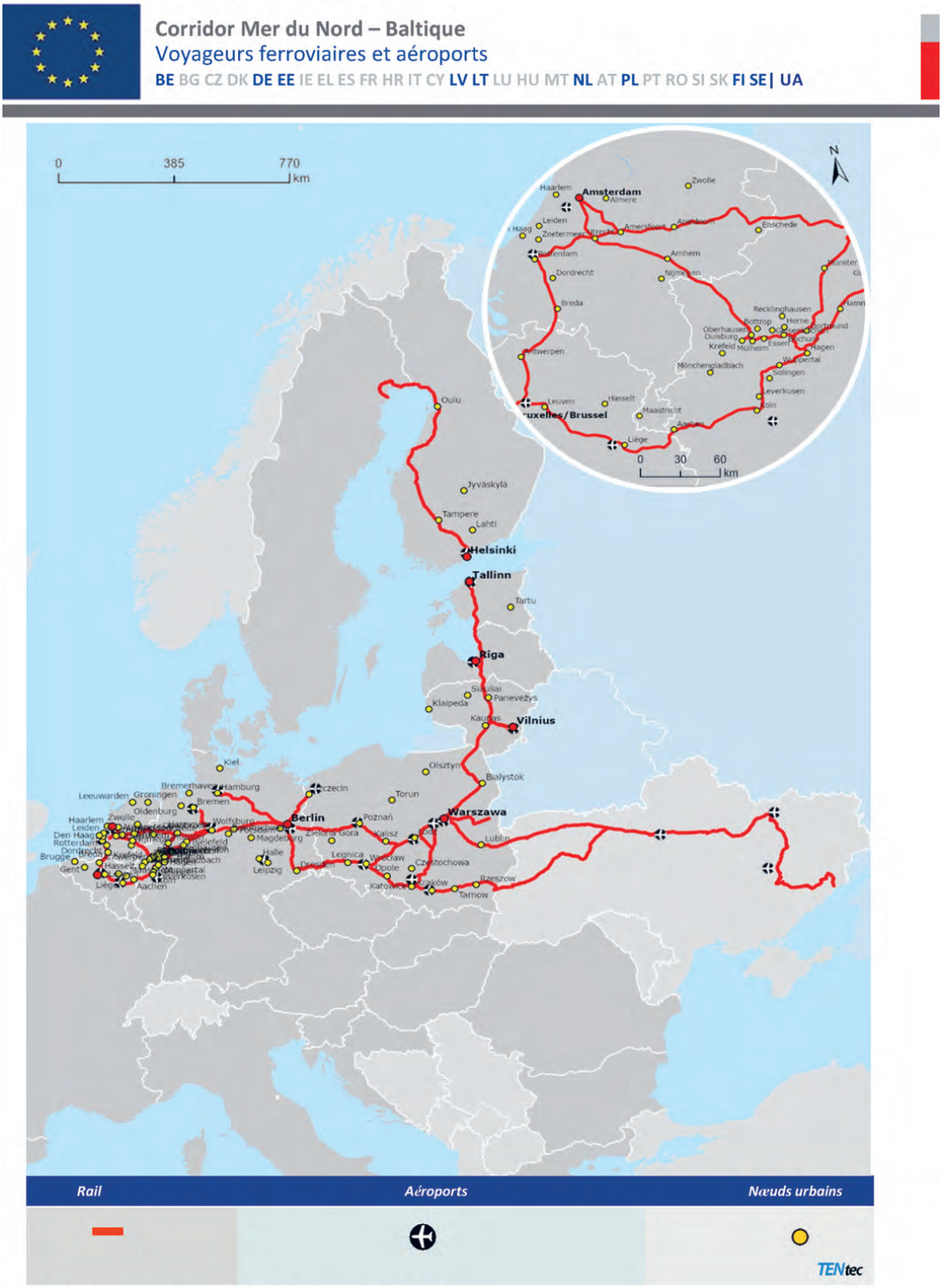
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



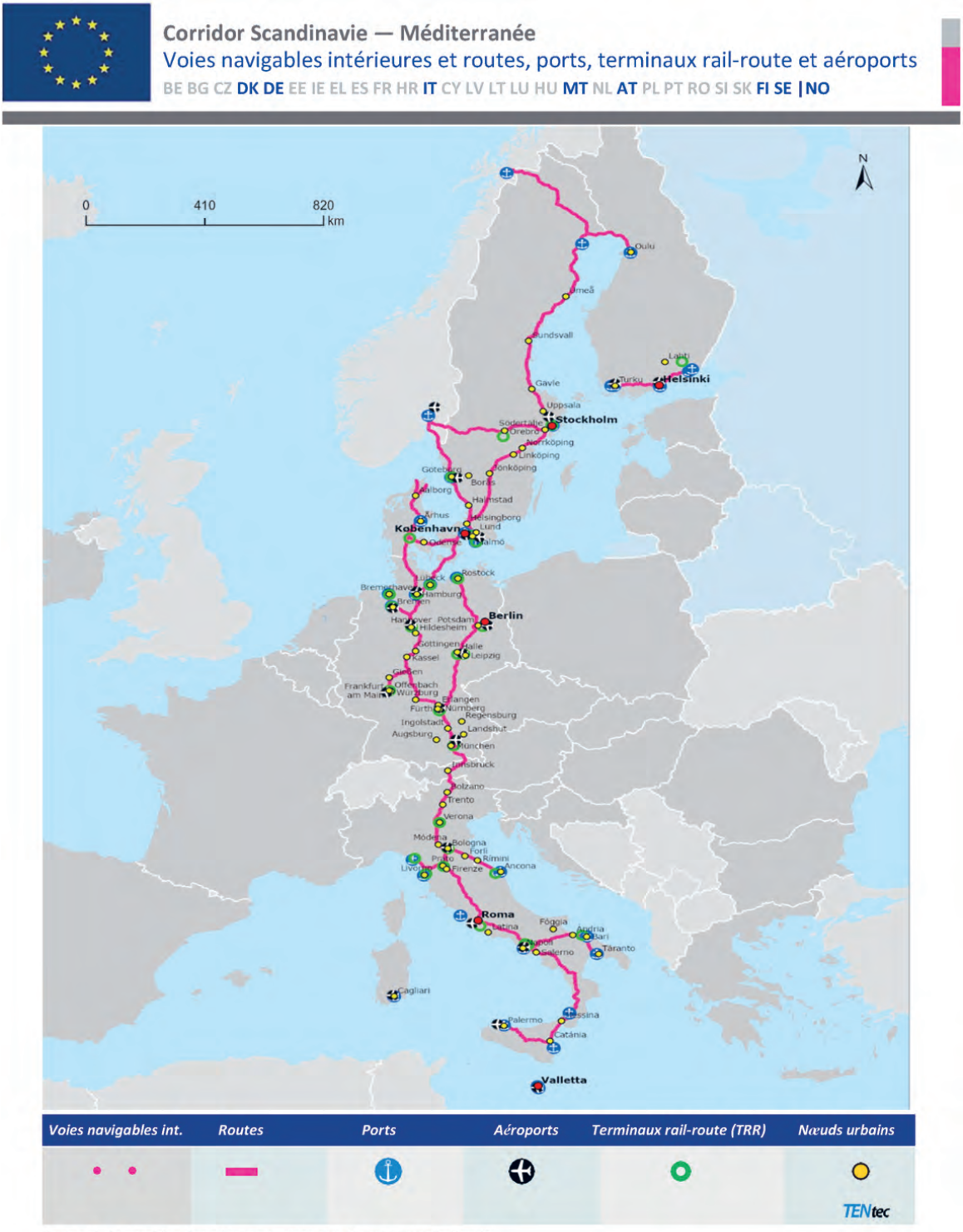
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



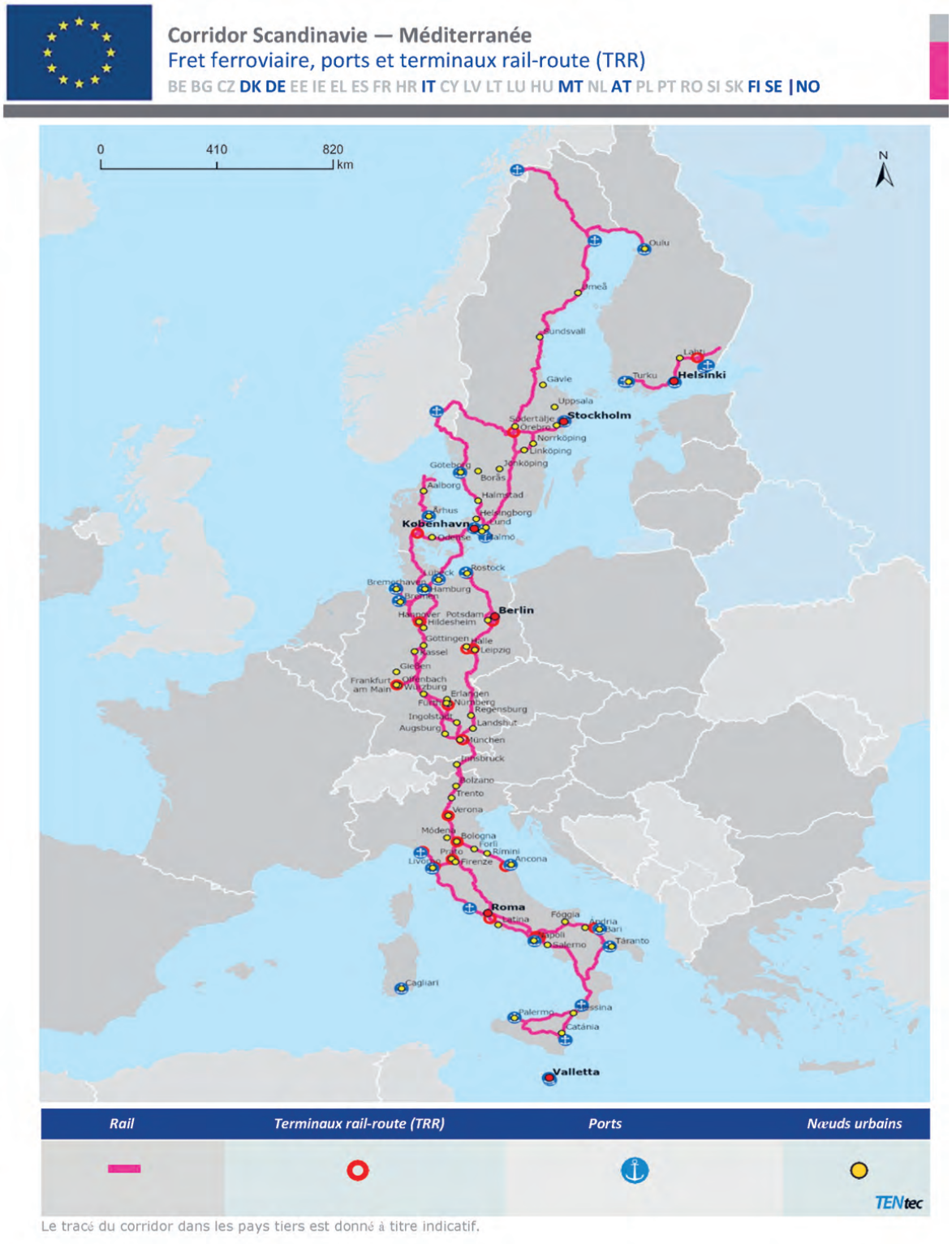
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



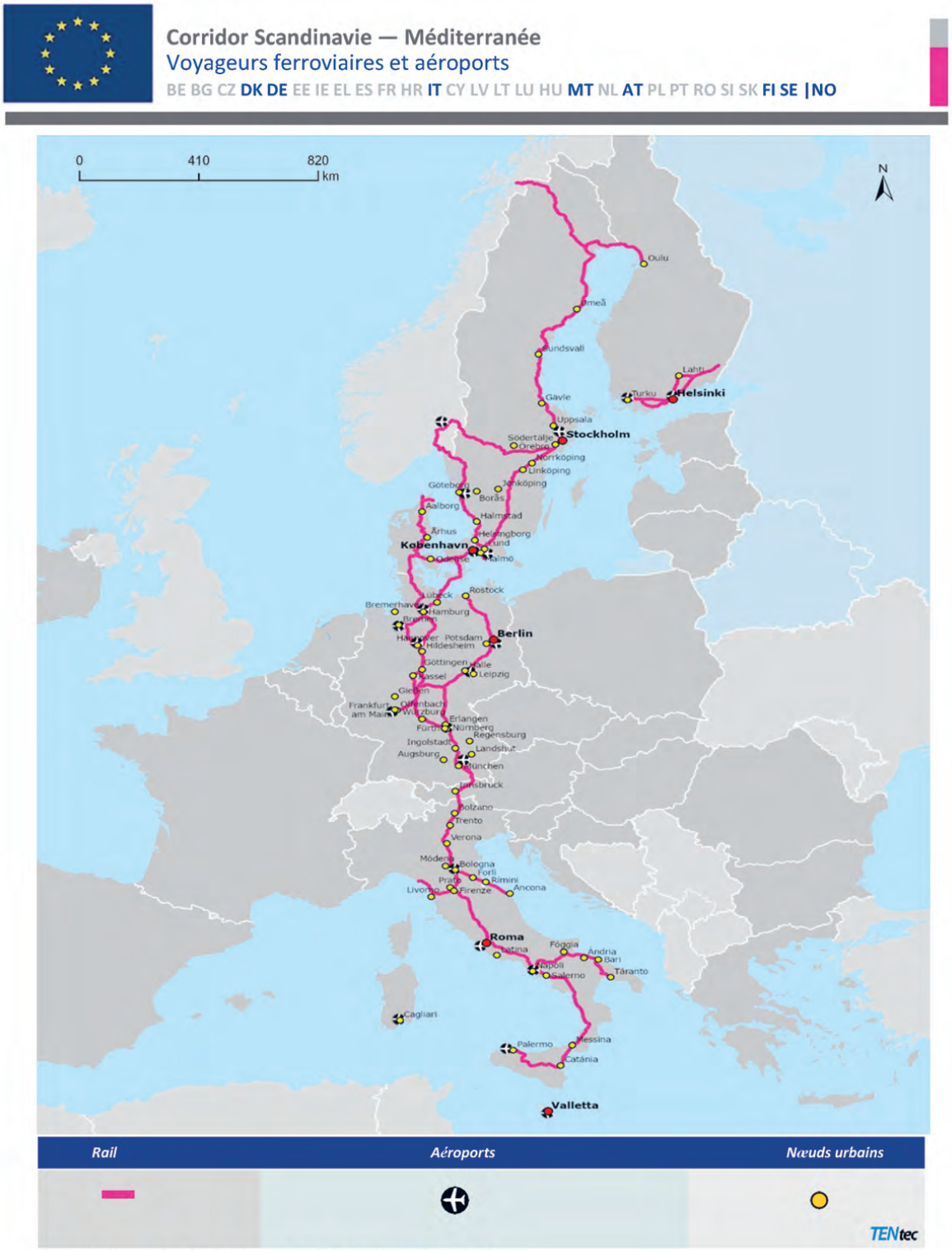
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.

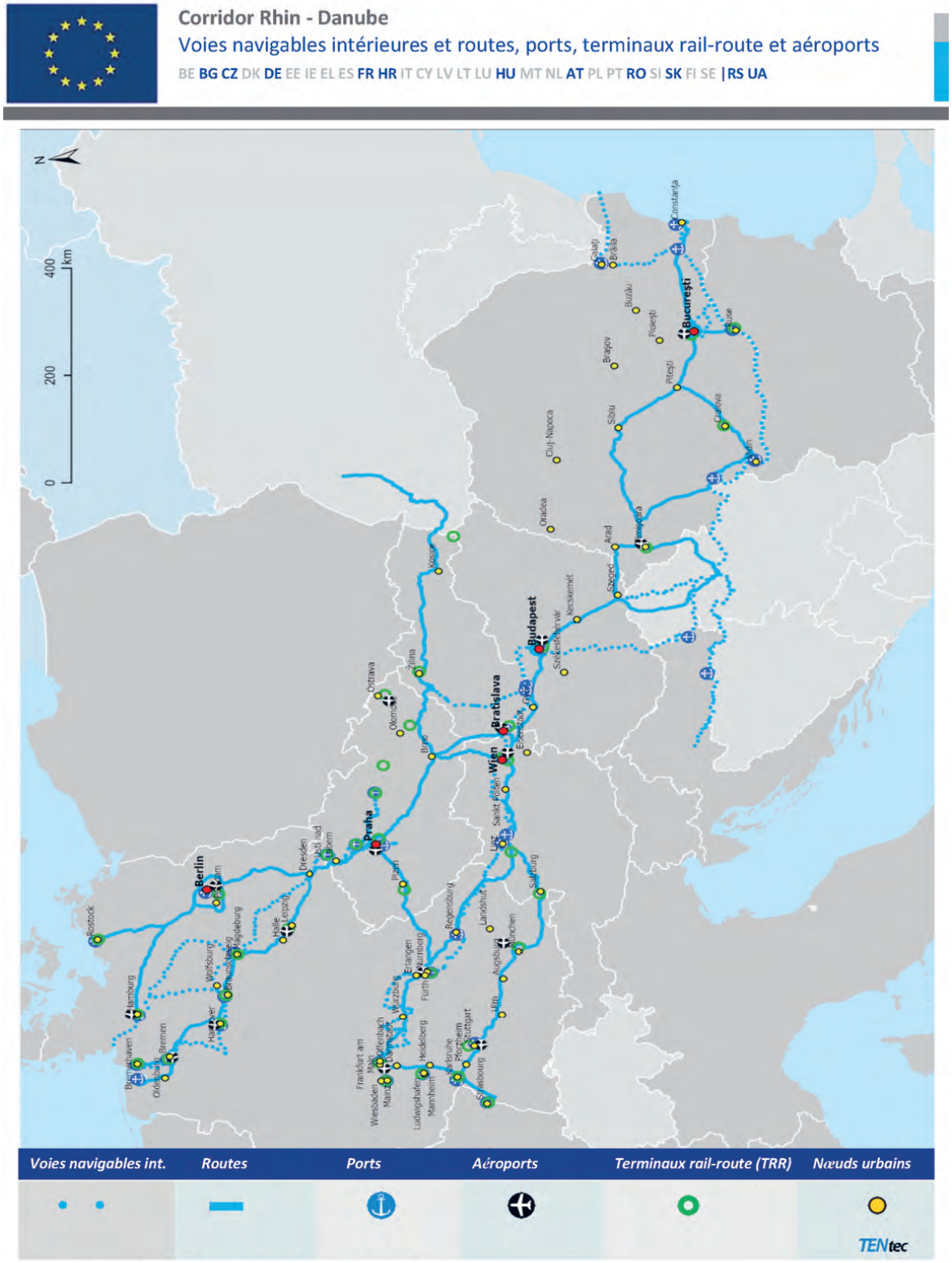


Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.

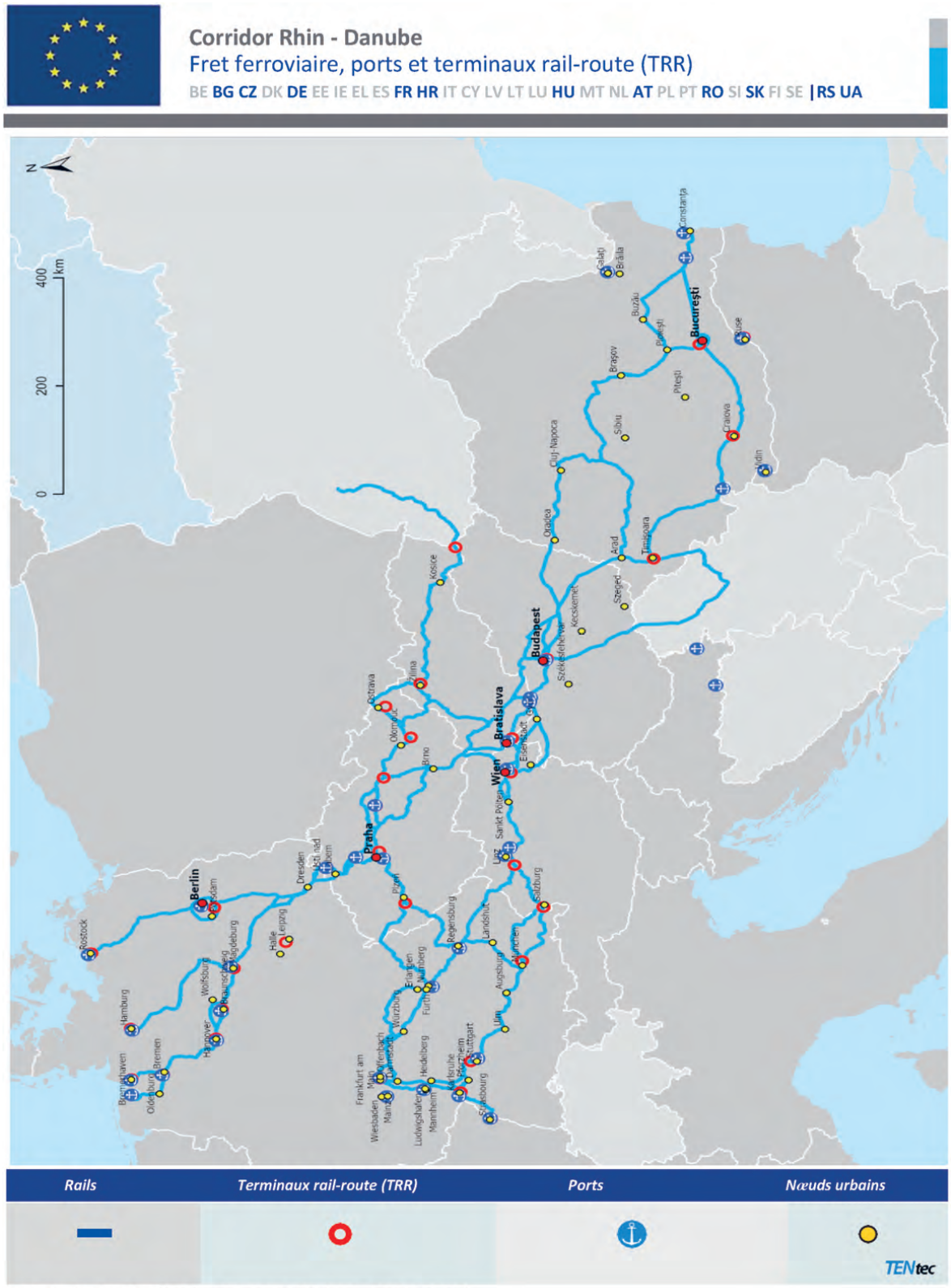

Corridor Baltique – Adriatique
Voies navigables intérieures et routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elbiag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Gorzow Wielkopolski
Wloclawek
Plock
Warszawa
Poznań
Lodz
Zielona Gora
Radom
Legnica
Wroclaw
Kielce
Czestochowa
Opole
Katowice
Krakow
Bielsko-Biala
Zilina
Wien
Bratislava
Budapest
Szekesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varazdin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Rijeka
Padova
Venezia
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forli
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Voies navigables int.
Routes
Ports
Aéroports
Terminaux rail-route (TRR)
Nœuds urbains
TENtec


Corridor Baltique – Adriatique
Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Gdańsk
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Włocławek
Plock
Warszawa
Gorzów Wielkopolski
Poznań
Zielona Góra
Łódź
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Częstochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Ostrava
Bielsko-Biała
Žilina
Brno
Wien
Bratislava
Eisenstadt
Győr
Budapest
Székesfehérvár
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varaždin
Udine
Ljubljana
Zagreb
Trieste
Padova
Venezia
Rijeka
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forlì
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Rail
Terminaux rail-route (TRR)
Ports
Nœuds urbains
TENtec

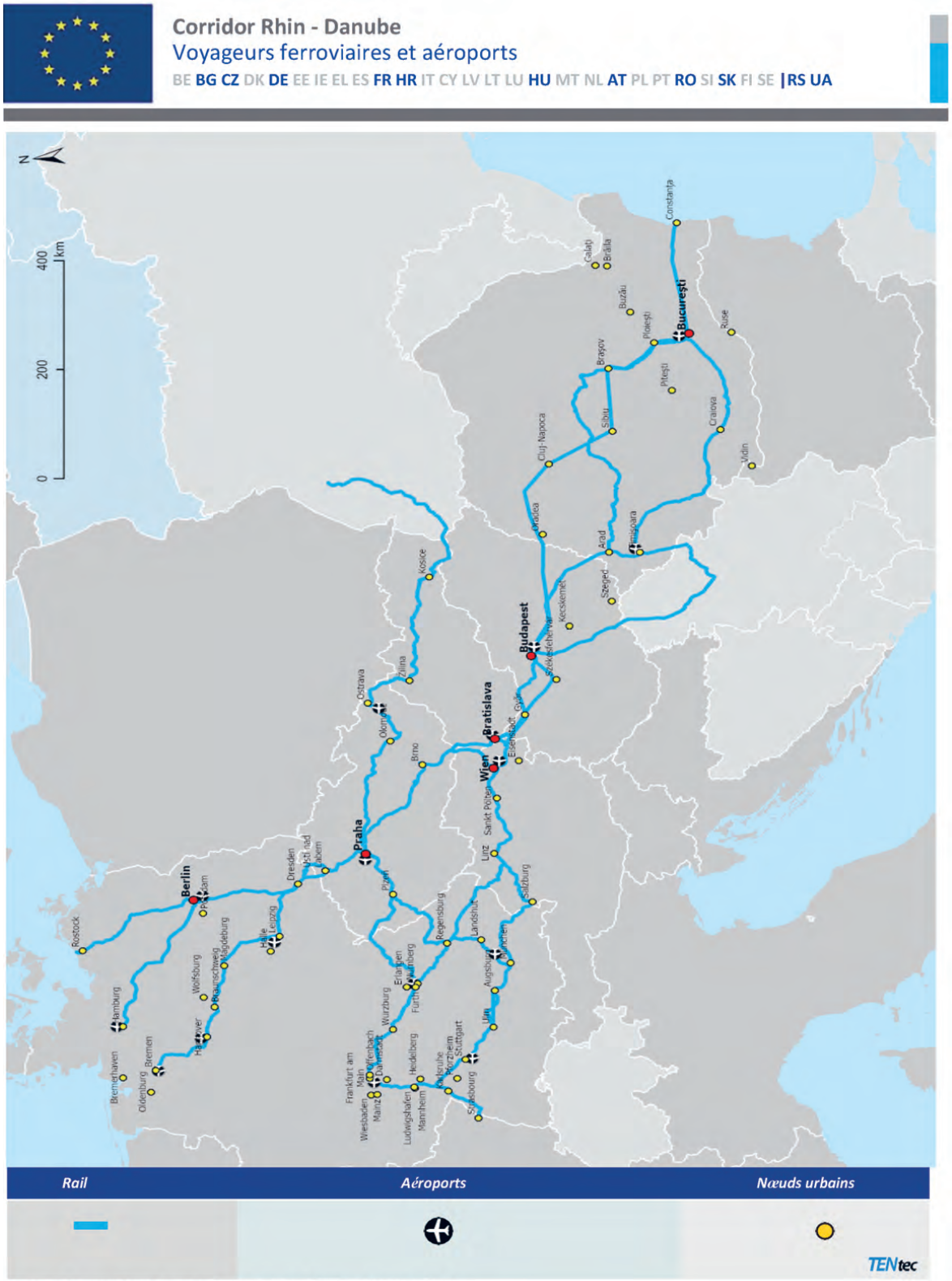

Corridor Baltique - Adriatique
Voyageurs ferroviaires et aéroports
BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE
0
175
350
km
N
Tricity
Elblag
Szczecin
Bydgoszcz
Torun
Wloclawek
Plock
Gorzow Wielkopolski
Poznan
Zielona Gora
Łódz
Radom
Legnica
Wrocław
Kielce
Czestochowa
Opole
Katowice
Kraków
Rybnik
Bielsko-Biala
Zilina
Graz
Klagenfurt
Maribor
Varazdin
Udine
Padova
Venezia
Rijeka
Ferrara
Bologna
Ravenna
Forli
Rimini
Ancona
Pescara
Foggia
Andria
Bari
Rail
Aéroports
Nœuds urbains
TENtec



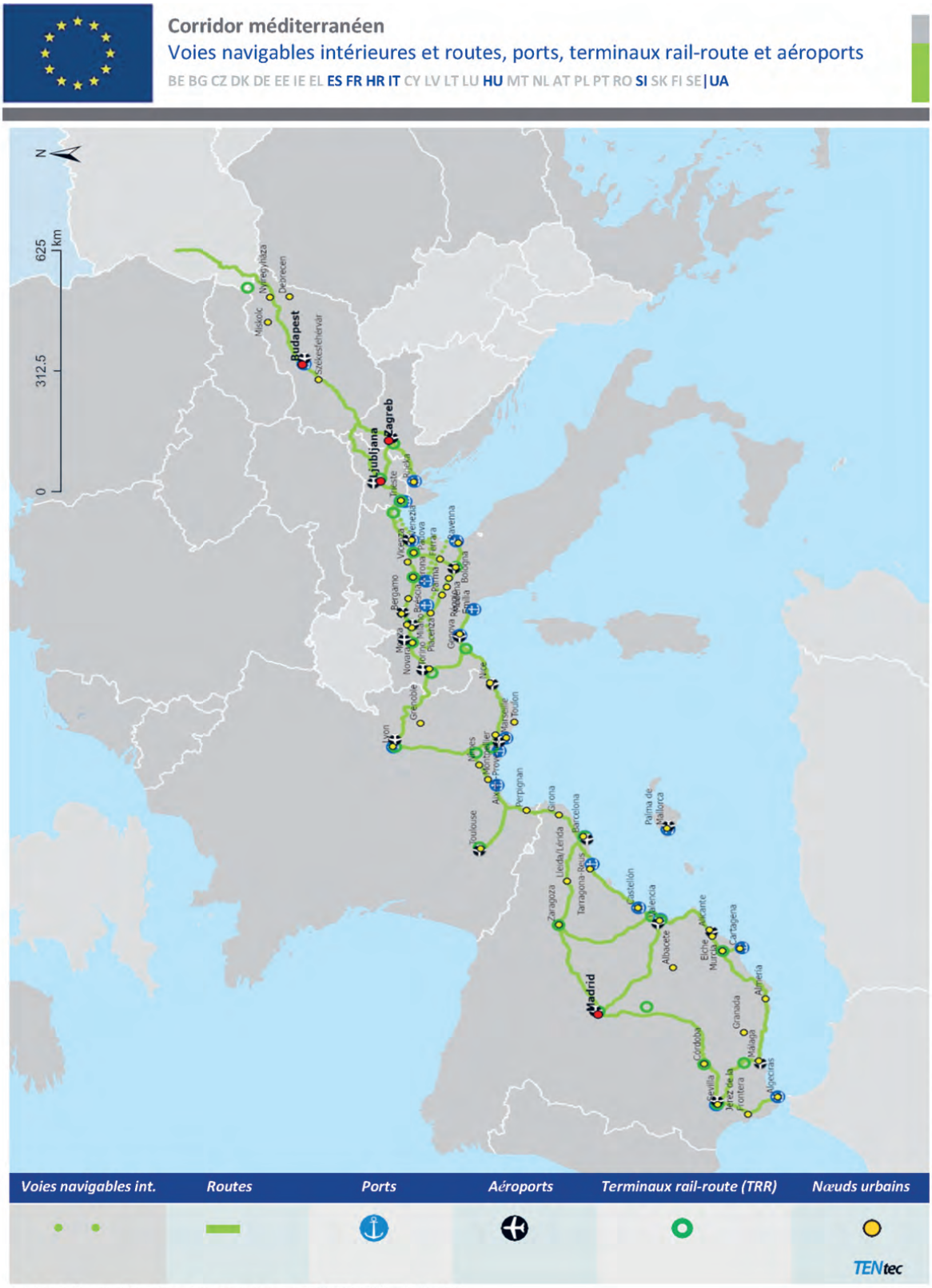
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



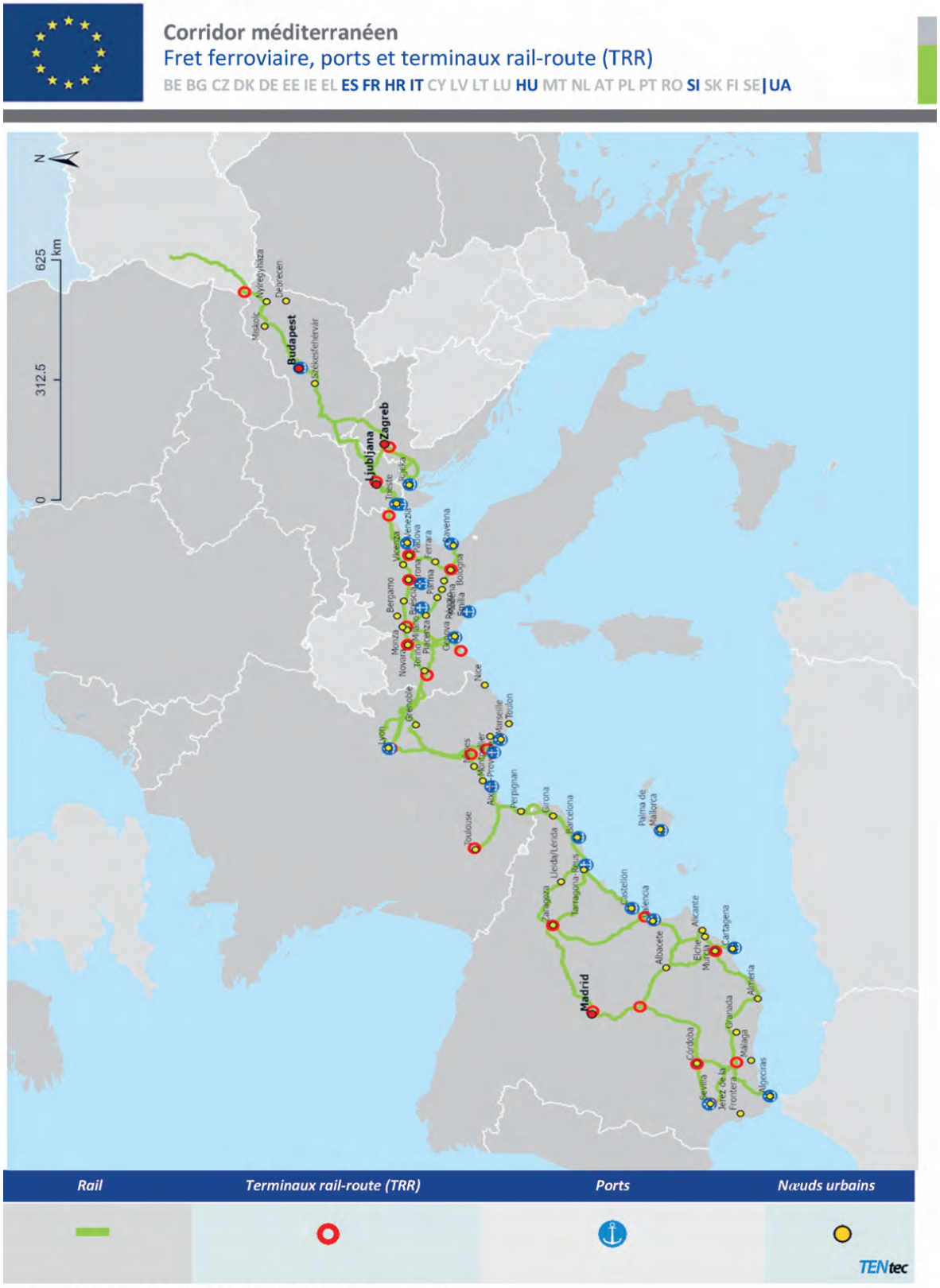
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



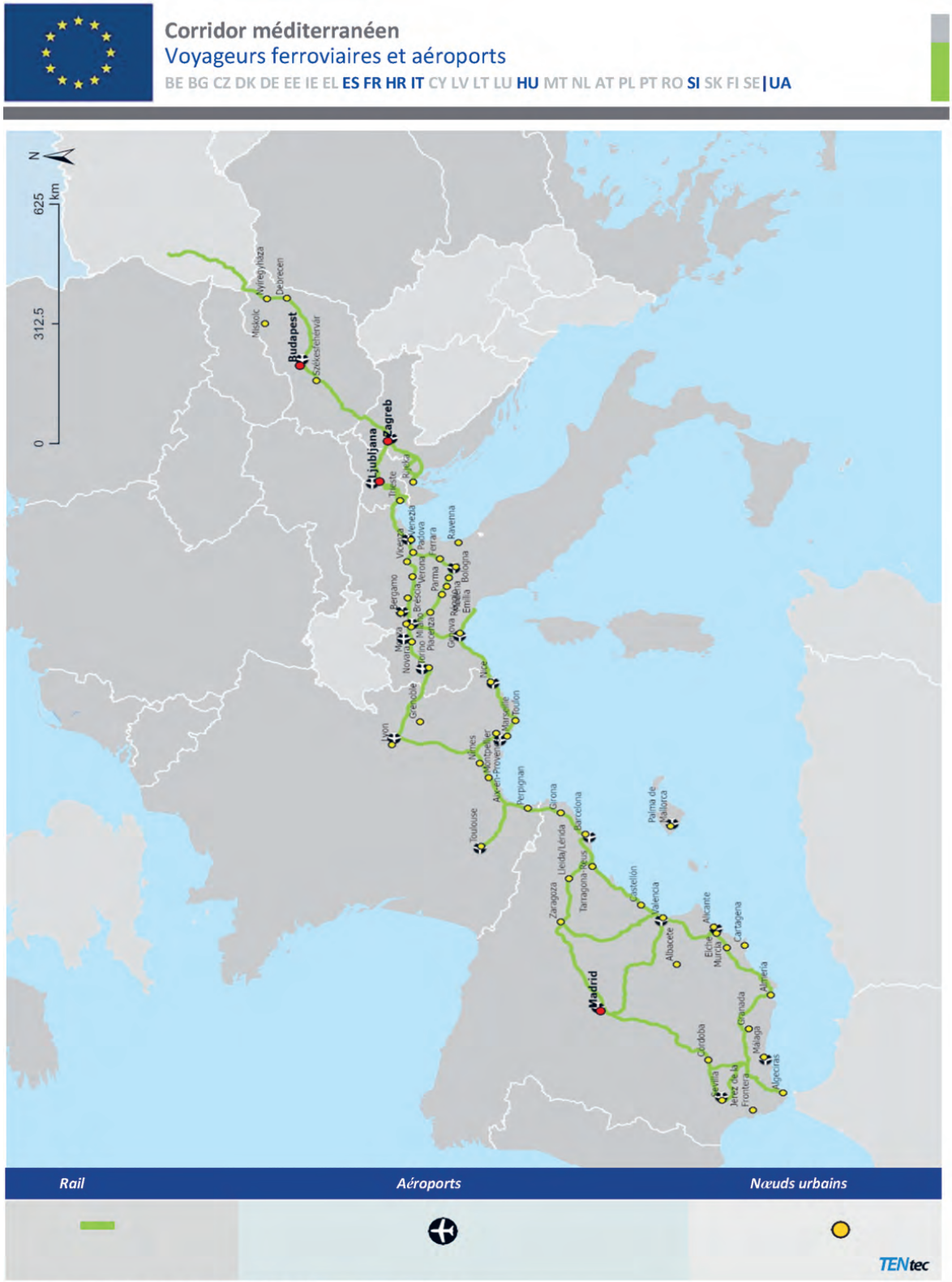
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



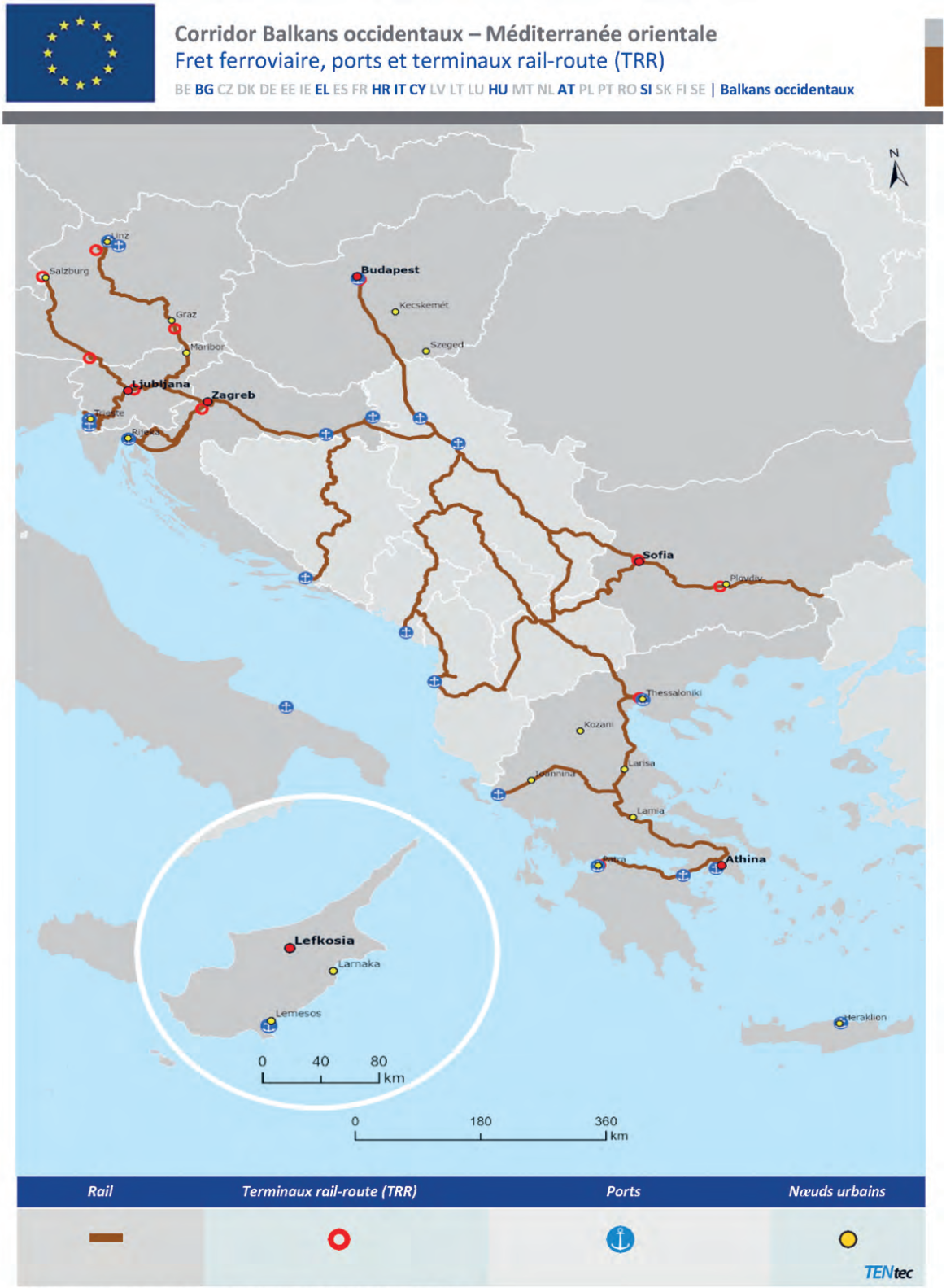
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



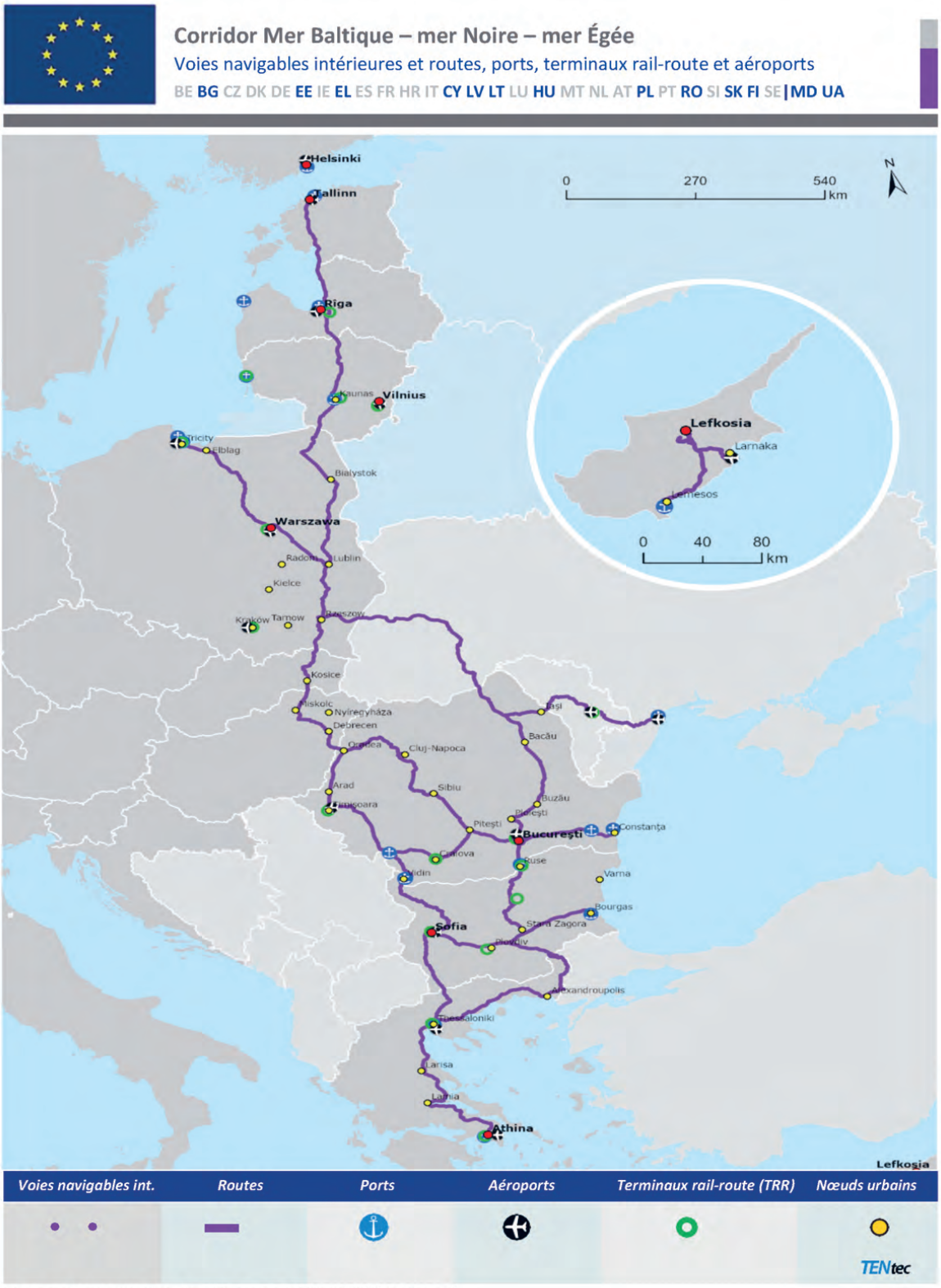
Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.



Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.

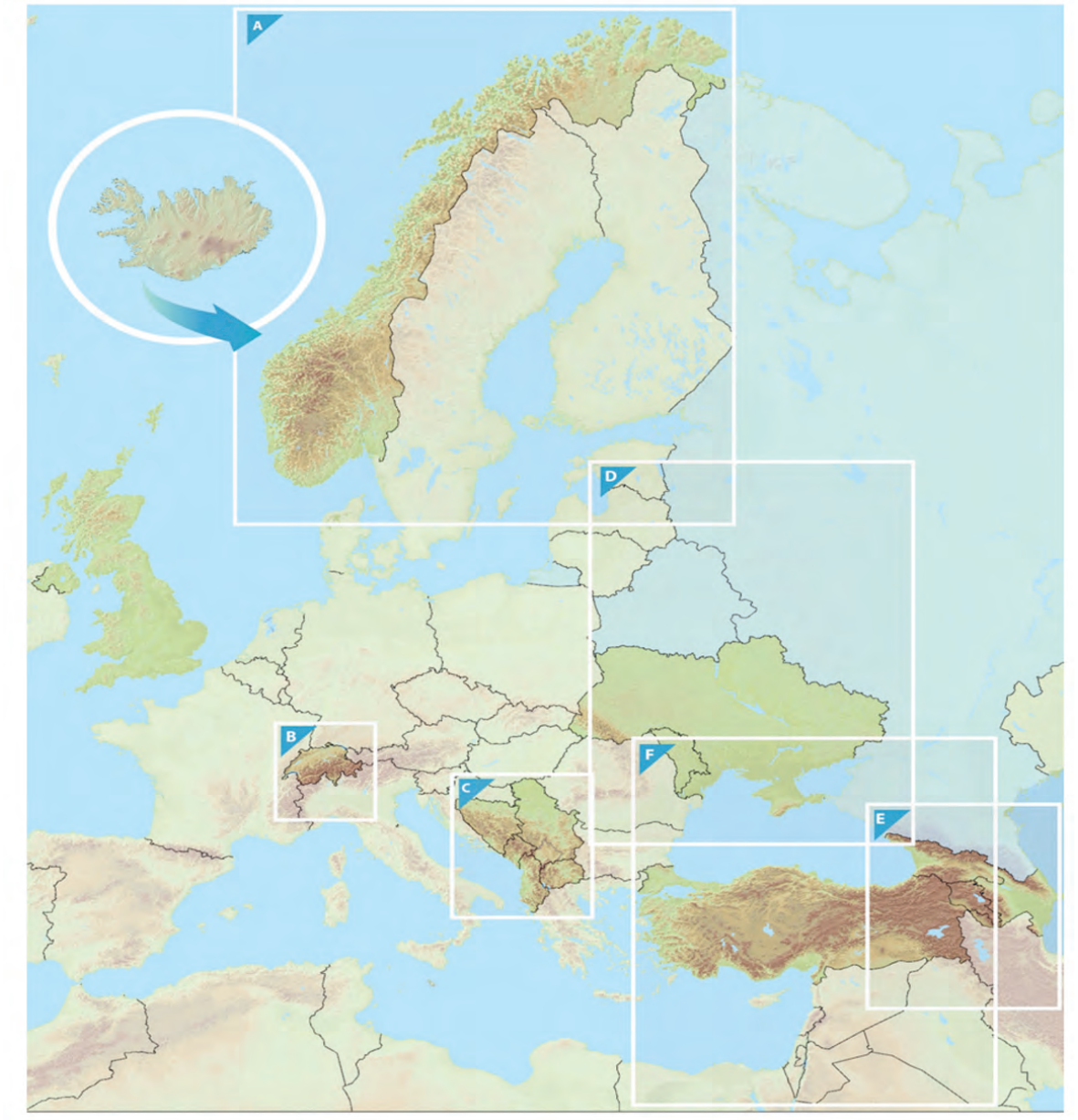


Le tracé du corridor dans les pays tiers est donné à titre indicatif.

ANNEXE IV

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

Tableau de recherche de cartes pour les pays voisins



Extension indicative aux pays voisins
Réseau global et réseau central: Voies navigables intérieures et ports **Norvège / Islande**

A




Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: Fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR) Norvège / Islande
0 185 370 km
N
0 80 160 km
Oulu
Umeå
Sundsvall
Gävle
Uppsala
Västerås
Eskilstuna
Örebro
Stockholm
Södertälje
Norrköping
Linköping
Jönköping
Borås
Göteborg
Aalborg
Jyväskylä
Tampere
Turku
Helsinki
Tallinn
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Conv. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
Réseau global / central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: Voyageurs ferroviaires et aéroports
Norvège / Islande

A



Extension indicative aux pays voisins

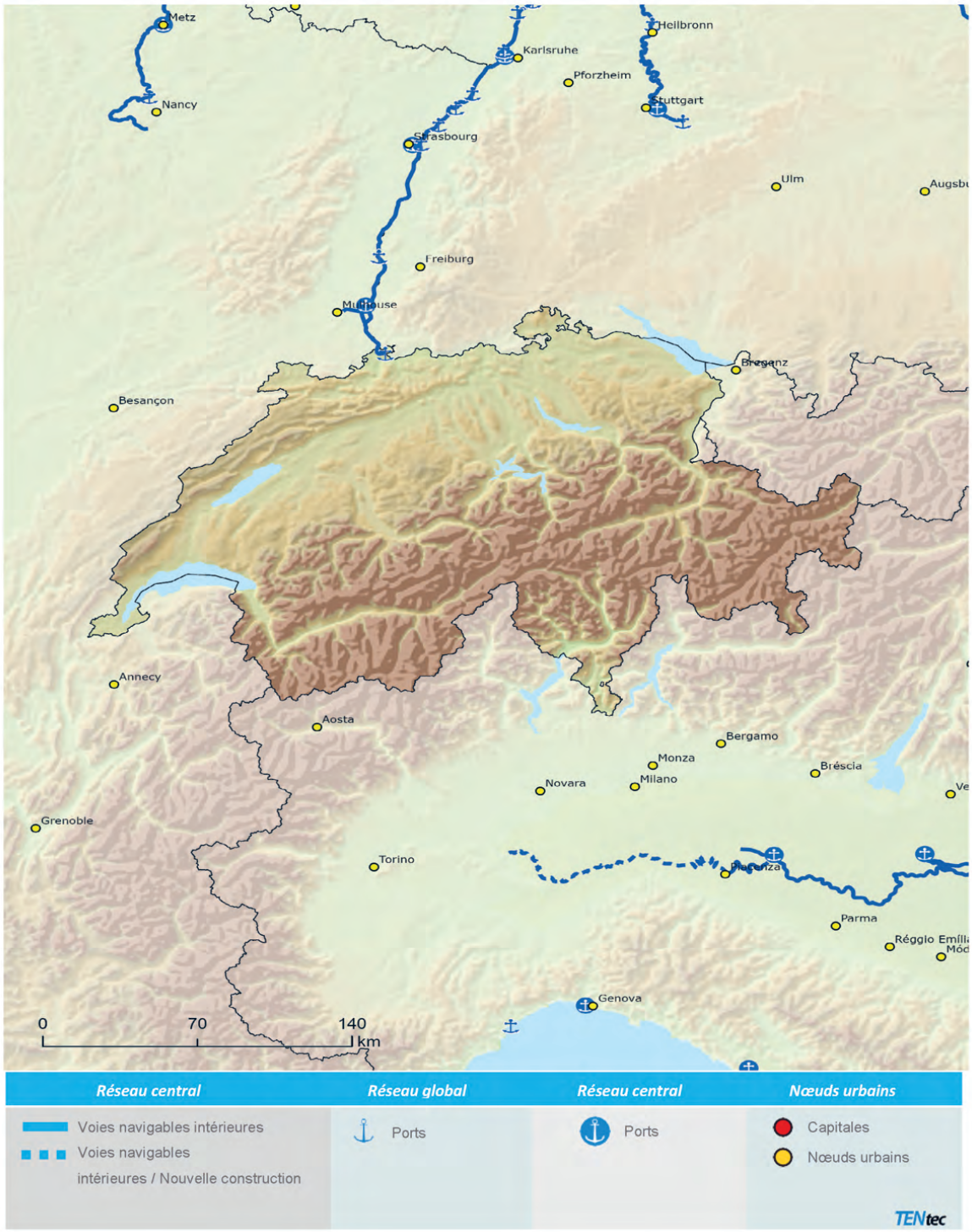
Réseau central et réseau global: Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports **Norvège / Islande**

A



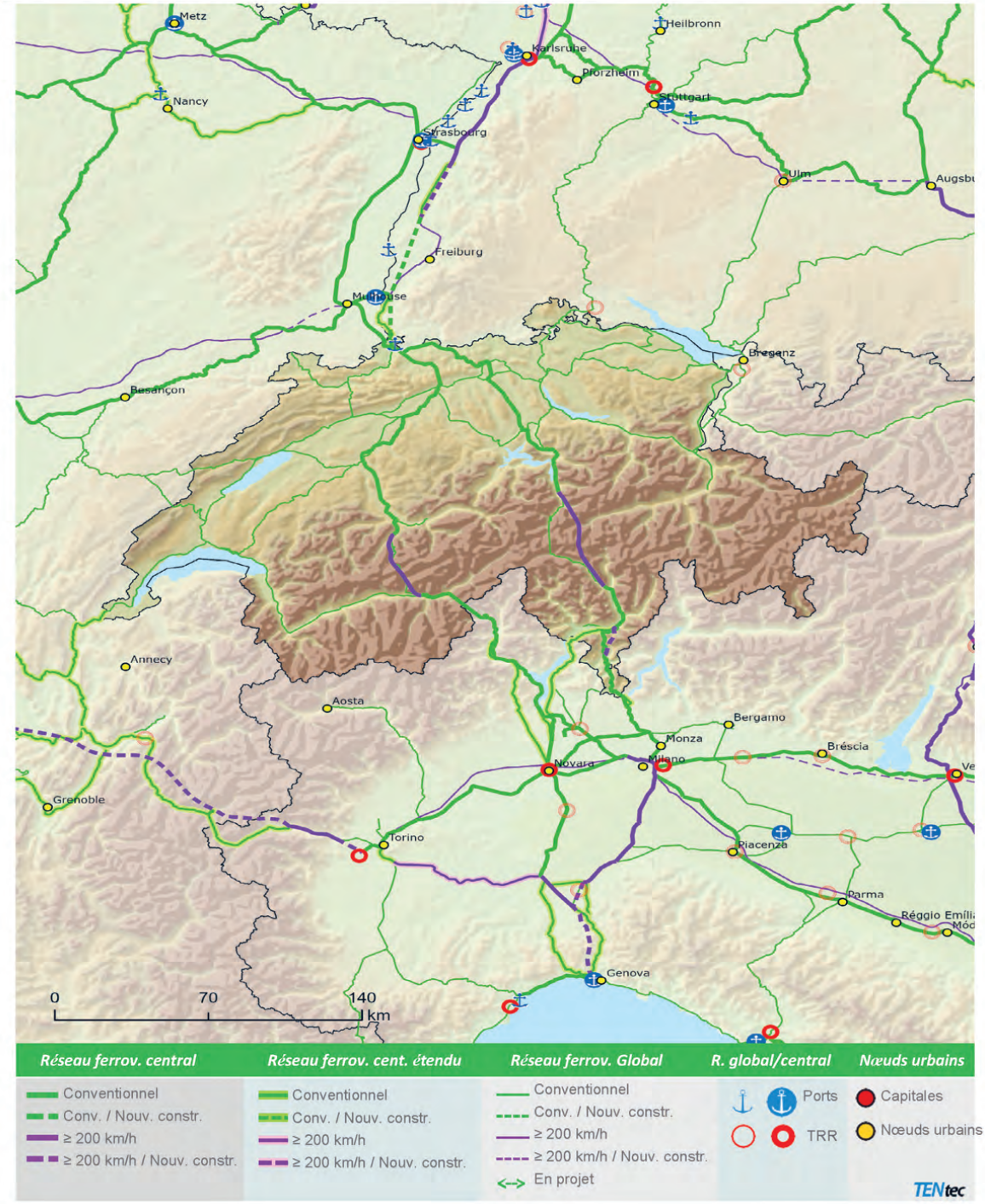
Extension indicative aux pays voisins
Réseau global et réseau central: Voies navigables intérieures et ports
Suisse / Liechtenstein

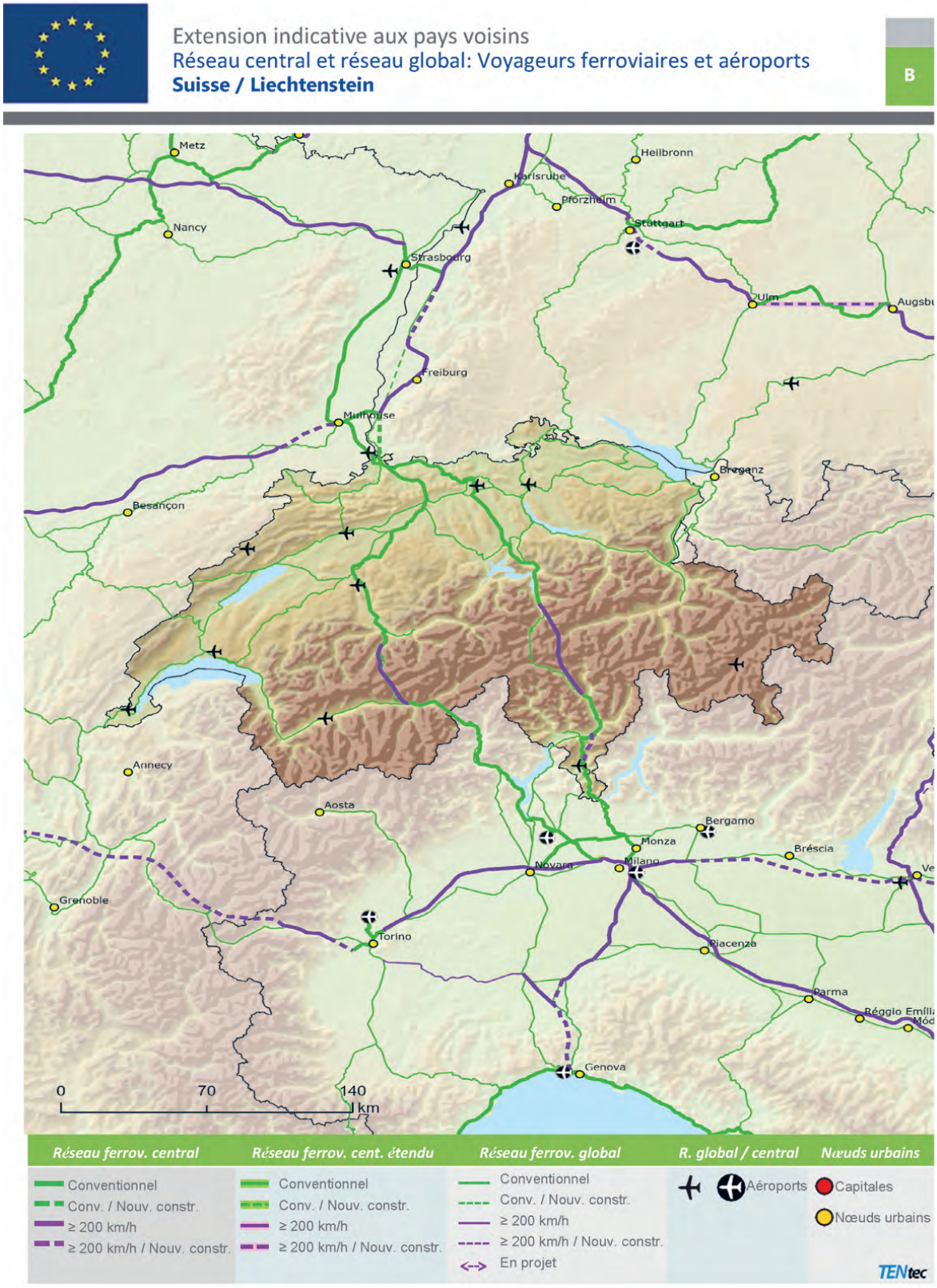
B

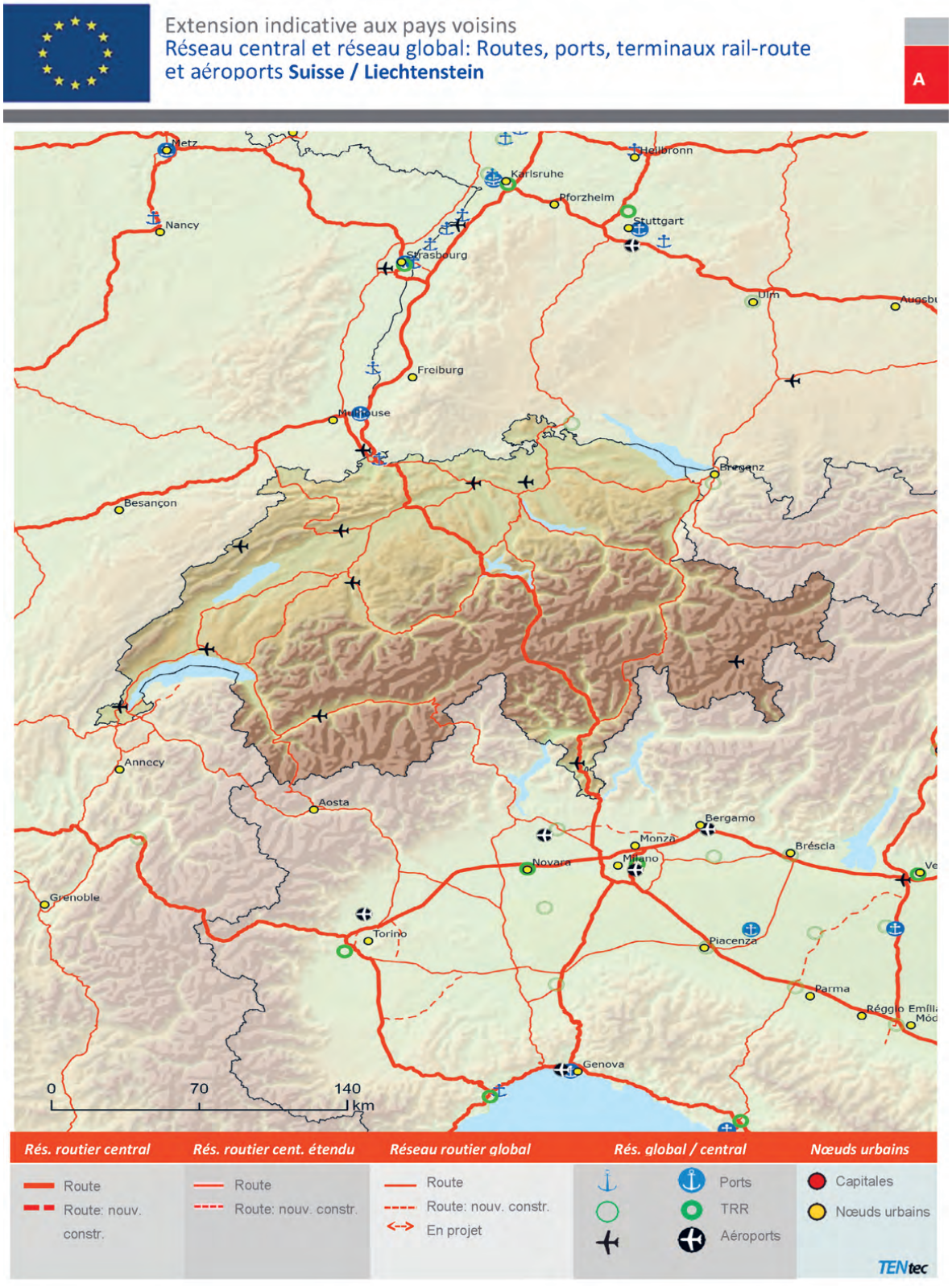


Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: Fret ferroviaire, ports du réseau central et terminaux rail-route (TRR) **Suisse / Liechtenstein**

B



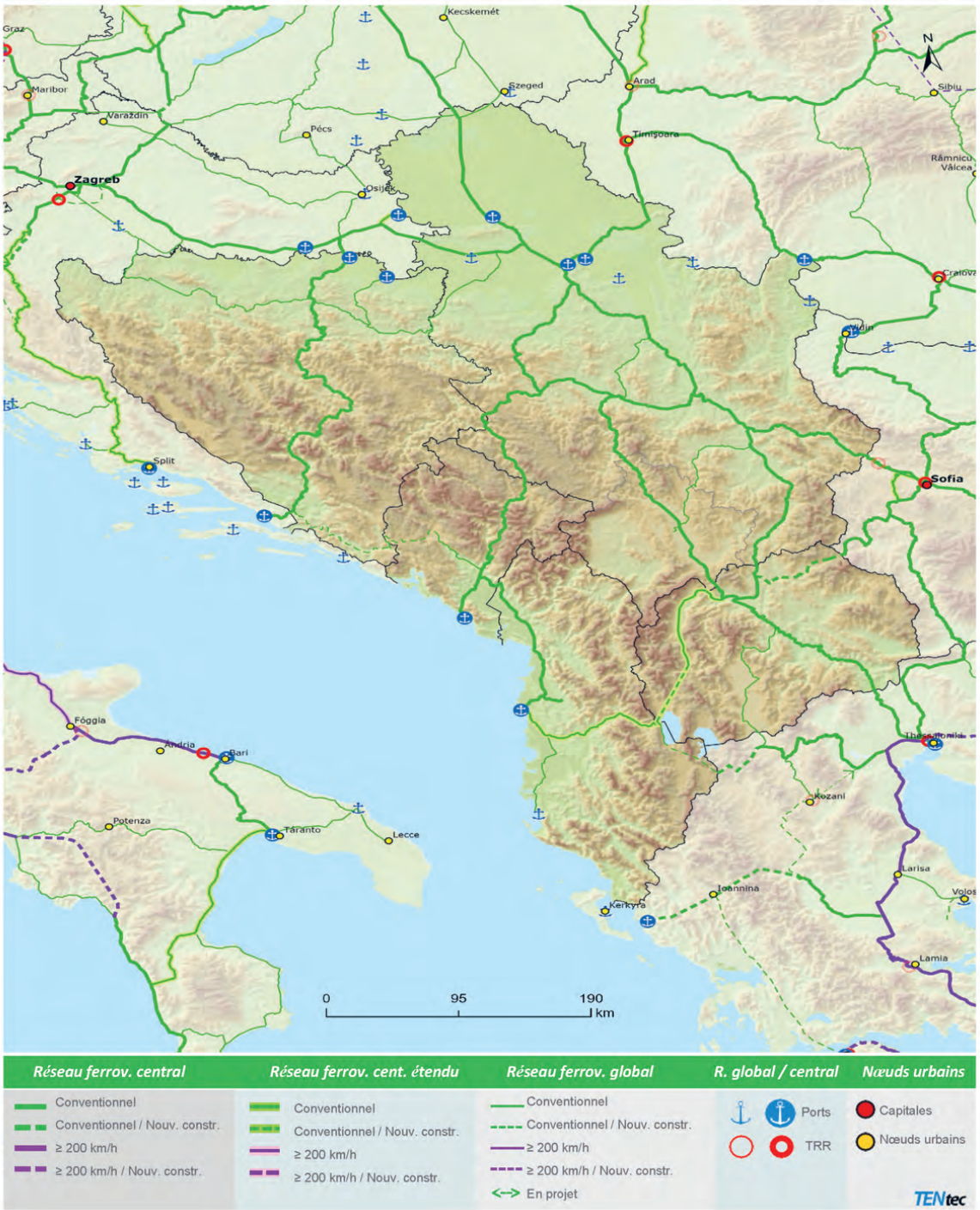

Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: Voyageurs ferroviaires et aéroports
Suisse / Liechtenstein
B
Metz
Nancy
Karlsruhe
Heilbronn
Pforzheim
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Augsbu
Freiburg
Mulhouse
Bregenz
Besançon
Annecy
Aosta
Bergamo
Monza
Brescia
Novara
Milano
Grenoble
Torino
Piacenza
Parma
Genova
0
70
140
km
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Conv. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conv. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Conv. / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
R. global / central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: Routes, ports, terminaux rail-route et aéroports Suisse / Liechtenstein
A
Metz
Nancy
Karlsruhe
Heilbronn
Pforzheim
Stuttgart
Strasbourg
Ulm
Freiburg
Mulhouse
Besançon
Bregenz
Annecy
Aosta
Grenoble
Torino
Bergamo
Monza
Milano
Novara
Brescia
Piacenza
Parma
Genova
0
70
140
km
Rés. routier central
Route
Route: nouv. constr.
Rés. routier cent. étendu
Route
Route: nouv. constr.
Réseau routier global
Route
Route: nouv. constr.
En projet
Rés. global / central
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Extension indicative aux pays voisins
Réseau global et réseau central: voies navigables intérieures et ports
Région des Balkans occidentaux
C
Graz
Maribor
Varaždin
Pécs
Kecskemét
Szeged
Arad
Timişoara
Zagreb
Osijek
Sibiu
Split
Sofia
Féggia
Andria
Bari
Potenza
Táranto
Lecce
Thessaloniki
Kozani
Larisa
Ioannina
Kerkyra
Lamia
0
95
190
km
Central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: fret ferroviaire, ports du réseau central et terminaux rail-route (TRR) **Région des Balkans occidentaux**

C



Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: voyageurs ferroviaires et aéroports
Région des Balkans occidentaux

C



Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
Région des Balkans occidentaux

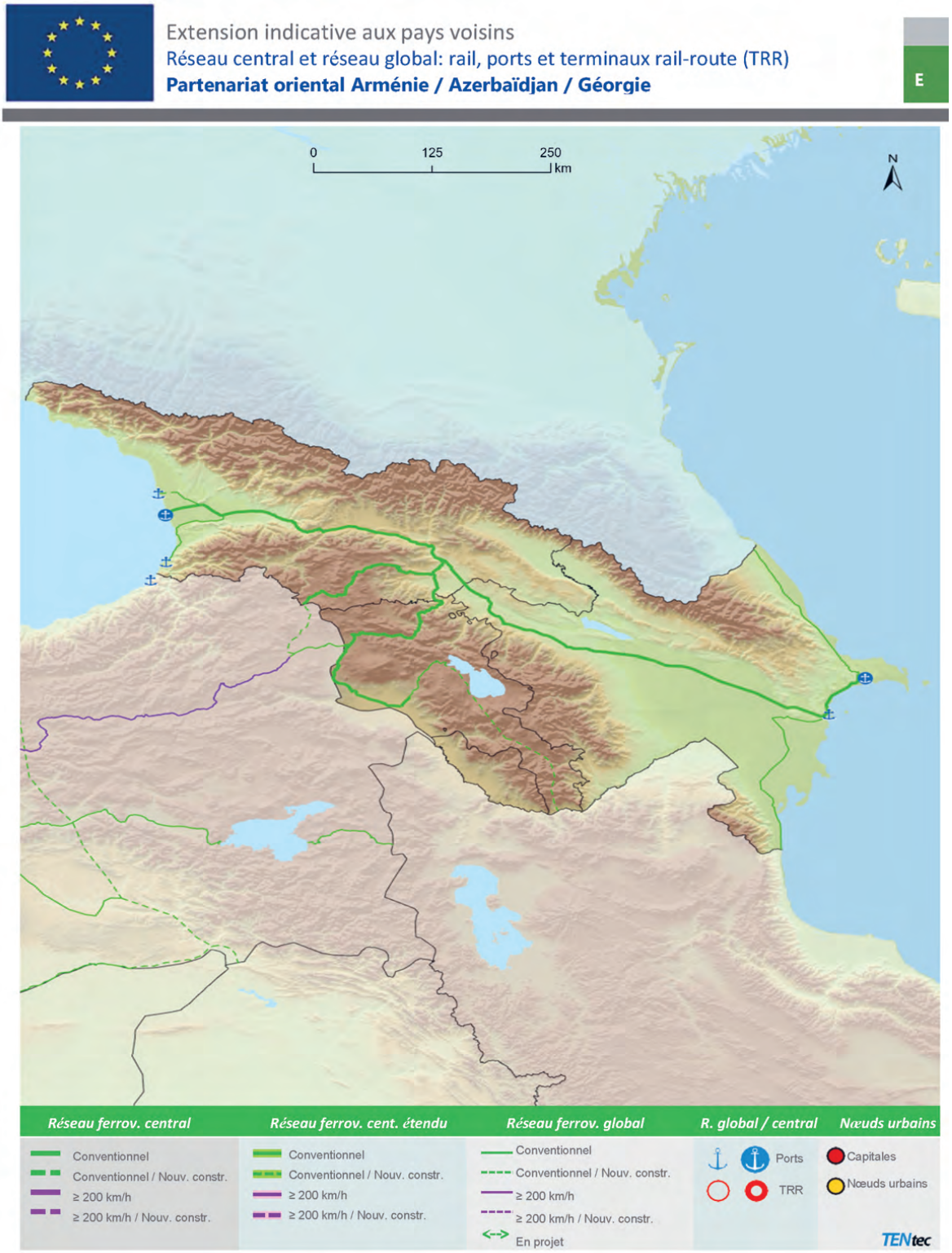
C




Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: voies navigables intérieures et ports
Réseau de transport du Partenariat oriental: Moldavie / Ukraine
D
N
Tartu
Riga
Panevėžys
Kaunas
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszow
Suceava
Botoşani
Iaşi
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Piatra-Neamt
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Buzău
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Ploieşti
Piteşti
Constanţa
București
Craiova
Ruse
Vidin
Varna
0
230
460
km
Central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Global
Ports
Réseau central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

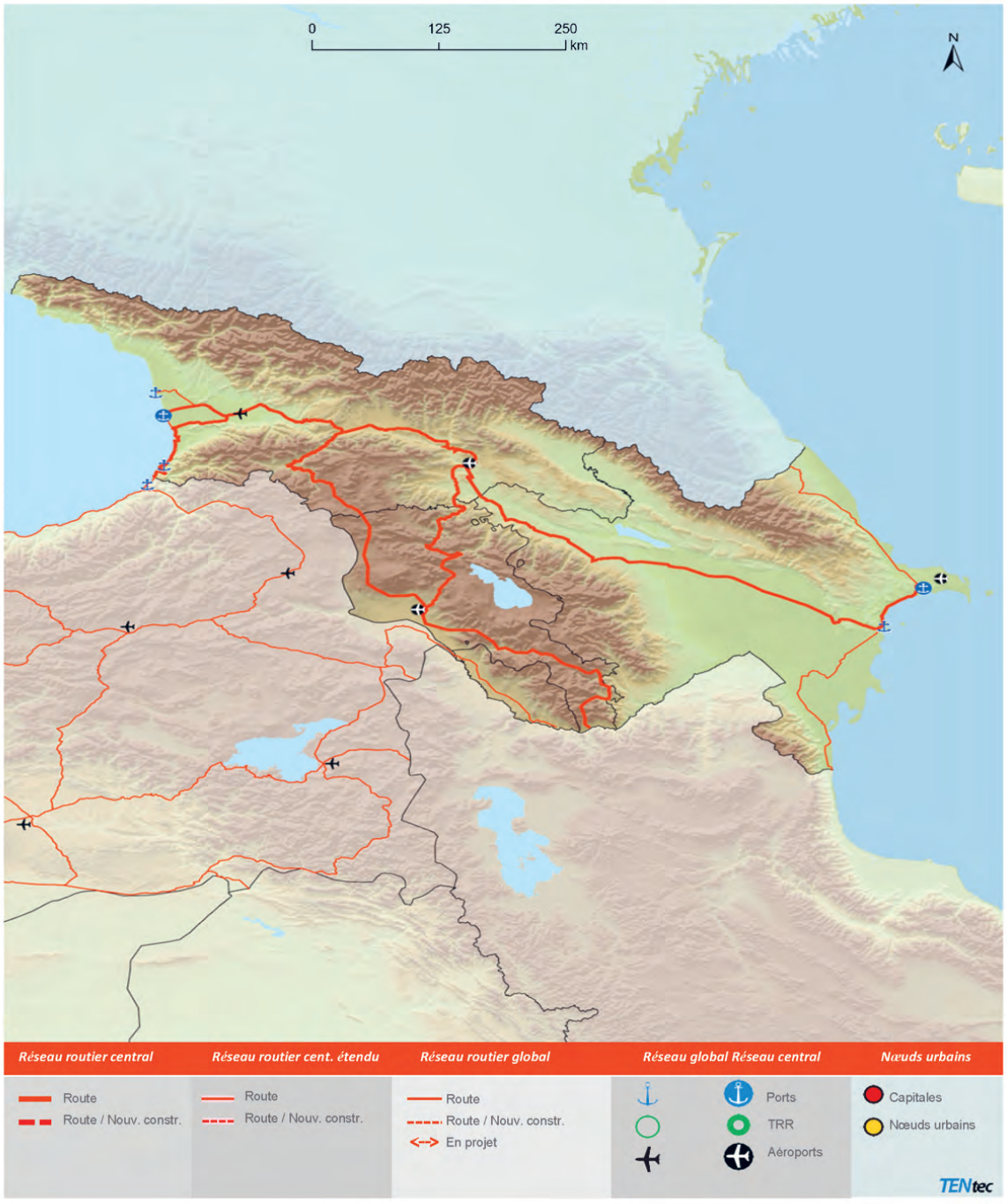

Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: rail, ports et terminaux rail-route (TRR)
Réseau de transport du Partenariat oriental: Moldavie / Ukraine
D
N
0
175
350
km
Tartu
Riga
Panevėžys
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszów
Botoşani
Suceava
Iaşi
Nyíregyháza
Satu Mare
Baia Mare
Debrecen
Piatra-Neamt
Bacău
Oradea
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Galaţi
Brăila
Buzău
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
Ploieşti
Bucureşti
Constanţa
Craiova
Ruse
Varna
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
R. global / central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
Réseau de transport du Partenariat oriental: Moldavie / Ukraine
D
N
0
175
350
km
Tartu
Riga
Panevėžys
Kaunas
Vilnius
Białystok
Lublin
Rzeszow
Suceava
Botoşani
Iaşi
Baia Mare
Satu Mare
Debrecen
Oradea
Piatra Neamţ
Bacău
Cluj-Napoca
Târgu Mureş
Arad
Sibiu
Braşov
Buzău
Timişoara
Râmnicu Vâlcea
Piteşti
Bucureşti
Constanţa
Craiova
Ruse
Varna
Réseau routier central
Réseau routier cent. étendu
Réseau routier global
Réseau global Réseau central
Nœuds urbains
Route
Route / Nouv. constr.
Route
Route / Nouv. constr.
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Ports
TRR
Aéroports
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: rail, ports et terminaux rail-route (TRR)
Partenariat oriental Arménie / Azerbaïdjan / Géorgie
E
0
125
250
km
N
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
R. global / central
Ports
TRR
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

Extension indicative aux pays voisins
Réseau central et réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
Partenariat oriental Arménie / Azerbaïdjan / Géorgie

E




Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: voies navigables intérieures et ports
Turquie
F
N
Suceava
Botoşani
Iaşi
Piatra-Neamt
Bacău
Braşov
Buzău
Ploieşti
București
Constanța
Varna
Stara Zagora
Bourgas
Alexandroupolis
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Réseau central
Voies navigables intérieures
Voies navigables intérieures / Nouvelle construction
Global
Ports
Central
Ports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

Extension indicative aux pays voisins

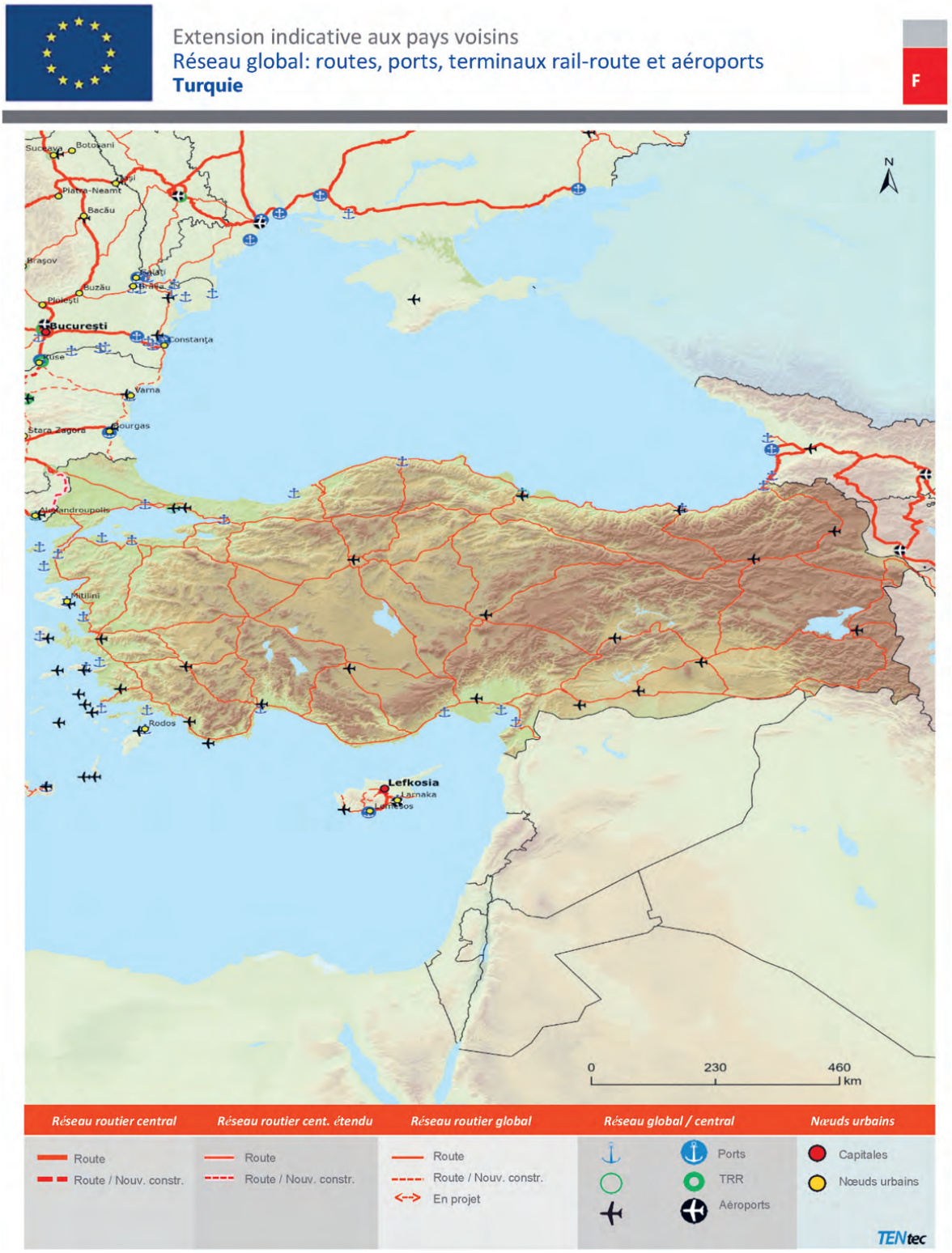
Réseau global: fret ferroviaire, ports et terminaux rail-route (TRR)

Turquie

F




Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: voyageurs ferroviaires et aéroports
Turquie
F
N
Botoşani
Piatra-Neamț
Bacău
Brașov
Buzău
Brăila
Ploiești
București
Constanța
Varna
Bourgas
Stara Zagora
Alexandroupolis
Mitilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Réseau ferrov. central
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. cent. étendu
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
Réseau ferrov. global
Conventionnel
Conventionnel / Nouv. constr.
≥ 200 km/h
≥ 200 km/h / Nouv. constr.
En projet
R. global / central
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec


Extension indicative aux pays voisins
Réseau global: routes, ports, terminaux rail-route et aéroports
Turquie
F
N
Suceava
Botoşani
Piatra-Neamţ
Bacău
Braşov
Buzău
Ploieşti
București
Constanța
Ruse
Varna
Stara Zagora
Bourgas
Alexandroupolis
Mytilini
Rodos
Lefkosia
Larnaka
Lemesos
0
230
460
km
Réseau routier central
Route
Route / Nouv. constr.
Réseau routier cent. étendu
Route
Route / Nouv. constr.
Réseau routier global
Route
Route / Nouv. constr.
En projet
Réseau global / central
Ports
TRR
Aéroports
Nœuds urbains
Capitales
Nœuds urbains
TENtec

ANNEXE V

ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ URBAINE DURABLE APPLICABLES AUX NŒUDS URBAINS

La présente annexe définit les orientations applicables aux nœuds urbains pour l'élaboration de plans de mobilité urbaine durable.

1. Objectifs: un plan de mobilité urbaine durable (PMUD) devrait avoir pour objectif principal d'améliorer, dans la zone urbaine fonctionnelle, l'accessibilité pour tous les usagers, y compris pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite, et de permettre une mobilité à faibles émissions, de haute qualité, sûre et durable à travers la zone urbaine fonctionnelle et au sein de celle-ci, en tenant compte du rôle que les transports publics et la mobilité active peuvent jouer à cette fin. En particulier, ce plan devrait soutenir la mobilité à émissions faibles et nulles et la mise en œuvre d'un système de transport urbain, qui contribue à améliorer le fonctionnement global du réseau transeuropéen de transport, notamment par le développement d'infrastructures permettant la circulation fluide de véhicules à émissions faibles et nulles, et de plateformes multimodales de transport de passagers afin de faciliter les correspondances du premier et du dernier kilomètre, ainsi que de terminaux de fret multimodaux desservant les nœuds urbains.

2. Un plan présentant une vision à long terme et prévoyant une mise en œuvre à court terme: un PMUD devrait comprendre une stratégie à long terme – ou être lié à une stratégie à long terme existante – pour le développement futur d'infrastructures de transport et de services multimodaux. Il devrait comprendre également un plan d'exécution pour la mise en œuvre à court terme de la stratégie. Il devrait s'inscrire dans une approche intégrée du développement durable de la zone urbaine et être lié aux politiques d'occupation des sols et d'aménagement du territoire. Tant la vision à long terme que le plan de mise en œuvre à court terme devraient aussi être abordés d'un point de vue financier directement dans le PMUD ou, à défaut, par référence à d'autres plans déjà en place à un niveau supérieur ou connexes, sans anticiper les engagements financiers.

3. Intégration des différents modes de transport: un PMUD devrait promouvoir le transport multimodal par l'intégration des différents modes et grâce à des mesures visant à faciliter une mobilité accessible, fluide et durable. Il devrait comprendre des actions visant à accroître la part modale des modes de transport les plus durables tels que les transports publics, la mobilité partagée, la mobilité active et, le cas échéant, le transport par voie navigable intérieure et le transport maritime. Il devrait comprendre également des actions visant à promouvoir la mobilité à émissions faibles et nulles, notamment en ce qui concerne l'écologisation de la flotte urbaine, à améliorer l'accessibilité pour tous les usagers et à réduire la congestion, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière conformément aux normes de l'Union en matière de sécurité routière, notamment en faveur des usagers vulnérables de la route, y compris, le cas échéant, les usagers des modes actifs.

4. Fonctionnement efficace du réseau transeuropéen de transport: un PMUD devrait dûment tenir compte de l'incidence qu'ont les mesures prises dans le cadre urbain sur les flux de trafic – de passagers comme de marchandises – sur le réseau transeuropéen de transport, dans le but d'assurer un transit, un contournement ou une interconnexion fluides à travers les nœuds urbains et autour d'eux, notamment par les véhicules à émissions faibles et nulles. Il devrait comprendre notamment des actions visant à réduire la congestion, à améliorer la sécurité routière et à supprimer les goulets d'étranglement qui ont une incidence sur les flux de trafic sur le réseau transeuropéen de transport.

5. Approche participative: l'élaboration et la mise en œuvre d'un PMUD devraient être fondées sur une approche intégrée caractérisée par un degré élevé de coopération, de coordination et de consultation entre les différents niveaux de gouvernance et les autorités compétentes. Les citoyens, les représentants de la société civile et les acteurs économiques devraient aussi y être associés.

6. Surveillance et indicateurs de performance: un PMUD devrait englober des objectifs, des cibles et des indicateurs étayant les performances actuelles et futures du système de transport urbain. Sa mise en œuvre devrait faire l'objet d'une surveillance au moyen d'indicateurs de performance.

ANNEXE VI

MODIFICATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT (UE) 2021/1153

À l'annexe du règlement (UE) nº 2021/1153, la partie III est modifiée comme suit:

1) le titre est remplacé par le texte suivant:

«LIAISONS TRANSFRONTIÈRES ET MANQUANTES»;

2) le point 1 est modifié comme suit:

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Listes indicatives de liaisons transfrontières présélectionnées et des liaisons manquantes»;

b) la première ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Atlantique"» et la deuxième ligne contenant son tracé sont supprimées;

c) la cinquième ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Baltique – Adriatique"» et la sixième ligne contenant son tracé sont supprimées;

d) la neuvième ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Méditerranée"» et la dixième ligne contenant son tracé sont supprimées;

e) la treizième ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Mer du Nord – Baltique"» et la quatorzième ligne contenant son tracé sont supprimées;

f) la dix-septième ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Mer du Nord – Méditerranée"» et la dix-huitième ligne contenant son tracé sont supprimées;

g) la vingt et unième ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Orient/Méditerranée orientale"» et la vingt-deuxième ligne contenant son tracé sont supprimées;

h) la vingt-cinquième ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Rhin – Alpes"» et la vingt-sixième ligne contenant son tracé sont supprimées;

i) la trentième ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Rhin – Danube"» et la trente et unième ligne contenant son tracé sont supprimées;

j) la trente-cinquième ligne portant le titre «Corridor du réseau central "Scandinavie – Méditerranée"» et la trente-sixième ligne contenant son tracé sont supprimées.

ANNEXE VII

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Règlement (UE) nº 1315/2013	Présent règlement
Article 1er	Article 1er
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Article 5	Article 5, paragraphes 1 et 2
Article 6	Article 6
Article 7	Article 8
Article 8	Article 9
Article 9, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2	Article 6, paragraphe 1, et article 10, paragraphe 4
—	Article 11, paragraphes 2 et 3
Article 10	Article 12
—	Article 13
Article 11	Article 14
Article 12, paragraphe 1	Article 38, paragraphe 1, point a)
Article 12, paragraphe 2, point a)	Article 18, paragraphe 1, point a)
Article 12, paragraphe 2, points b) et c)	Article 15, paragraphe 1
Article 12, paragraphe 2, point d)	Article 15, paragraphe 2, point a)
—	Article 15, paragraphe 2, points b) et c)
—	Article 15, paragraphes 3 à 6
Article 12, paragraphe 2, point e)	—
Article 12, paragraphe 3	Article 15, paragraphe 7, et article 18, paragraphe 8
—	Article 19
Article 13	Article 20
Article 14, paragraphe 1	Article 21, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2	Article 21, paragraphe 3
Article 14, paragraphe 3	Article 21, paragraphe 2
Article 15, paragraphe 1	Article 22, paragraphe 1, point a)
Article 15, paragraphe 2	Article 22, paragraphe 1, point b)
—	Article 22, paragraphe 1, point c)
—	Article 22, paragraphe 2
—	Article 23, paragraphe 1
Article 15, paragraphe 3, point a)	Article 23, paragraphes 3 et 4
Article 15, paragraphe 3, point b)	Article 23, paragraphe 2

Règlement (UE) nº 1315/2013	Présent règlement
Article 15, paragraphe 3, point c)	Article 23, paragraphe 3, premier alinéa, point d)
—	Article 23, paragraphes 5 et 6
Article 16	Article 24
Article 17, paragraphe 1	Article 29, paragraphe 1
Article 17, paragraphe 2	Article 29, paragraphe 2
Article 17, paragraphe 3	Article 30, paragraphe 2, point a)
—	Article 30, paragraphe 2, points b) et c)
—	Article 30, paragraphes 3 et 4
Article 17, paragraphe 4	Article 29, paragraphe 3
Article 18	Article 30, paragraphe 1
Article 19	Article 32
Article 20, paragraphe 1	Article 25, paragraphe 3
Article 20, paragraphe 2	Article 25, paragraphe 4
Article 20, paragraphe 3	Article 25, paragraphe 3
Article 21	Article 25, paragraphes 1 et 2
Article 22	Article 26
Article 23	Article 28
Article 24, paragraphe 1	Article 33, paragraphe 1
Article 24, paragraphe 2	Article 33, paragraphe 2
Article 25	Article 34
Article 26	Article 35
—	Article 36, paragraphes 1 à 4
Article 27	Article 36, paragraphe 5
—	Article 37
Article 28	Article 38
Article 29	Article 39
—	Article 40
Article 30	Article 41
—	Article 42
Article 31	Article 43
Article 32	Article 44
Article 33	Article 45
Article 34	Article 4, point d)
Article 35	Article 46
—	Article 47
—	Article 48
—	Article 49
Article 36	Article 5, paragraphe 3

Règlement (UE) nº 1315/2013	Présent règlement
Article 37	Article 50
Article 38, paragraphe 1	Article 6, paragraphe 3, et article 10, paragraphe 2
Article 38, paragraphe 2	—
Article 38, paragraphe 3	Article 6, paragraphe 1, article 10, paragraphe 4, et article 63, paragraphe 1
Article 39, paragraphe 1	Article 5
Article 39, paragraphe 2, point a), i) et ii)	Article 16
Article 39, paragraphe 2, point a), iii)	Article 18
Article 39, paragraphe 2, point a), iv)	Article 17
Article 39, paragraphe 2, point b)	Article 23, paragraphe 1, et article 27, paragraphe 1
Article 39, paragraphe 2, point c)	Article 31
Article 39, paragraphe 2, point d)	Article 34, paragraphe 1, point f)
Article 39, paragraphe 3	Article 16, paragraphe 11, article 18, paragraphe 8, et article 31, paragraphe 6
Article 40	—
Article 41, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 3
Article 41, paragraphe 2	Article 27, paragraphe 2
—	Article 27, paragraphe 3
Article 41, paragraphe 3	Article 34, paragraphe 1
Article 42	Article 51
Article 43	Article 7
Article 44	Article 11, paragraphe 1
—	Article 11, paragraphes 2 et 3
Article 45, paragraphes 1 à 5	Article 52, paragraphes 1 à 5
—	Article 52, paragraphes 7 et 8
Article 45, paragraphe 6	Article 53, paragraphe 7
Article 45, paragraphe 7	Article 53, paragraphe 6
Article 45, paragraphe 8	Article 52, paragraphe 9
Article 45, paragraphe 9	Article 52, paragraphe 10
Article 46, paragraphe 1	Article 53, paragraphe 1
—	Article 53, paragraphe 3
Article 46, paragraphe 2	Article 53, paragraphe 4
—	Article 53, paragraphe 5
Article 47, paragraphe 1	Article 54
—	Article 55, paragraphe 1
Article 47, paragraphe 2	Article 55, paragraphe 2
—	Article 55, paragraphes 3 et 4
Article 47, paragraphe 3	Article 54, paragraphe 4
Article 48	Article 52, paragraphe 6

Règlement (UE) nº 1315/2013	Présent règlement
—	Article 56
Article 49, paragraphe 1	Article 57
—	Article 60, paragraphe 1
Article 49, paragraphe 2	Article 60, paragraphe 2
Article 49, paragraphe 3	—
Article 49, paragraphe 4	Article 58, paragraphes 1, 2 et 3
Article 49, paragraphe 5	Article 58, paragraphe 4
Article 49, paragraphe 6	Article 58, paragraphe 5
Article 50	Article 59
Article 51	Article 8, paragraphe 8
Article 52	Article 61
Article 53	Article 62
Article 54	Article 63
Article 55	Article 8, paragraphe 6
Article 56	Article 64
Article 57	Article 65
—	Article 66
—	Article 67
Article 58	Article 10, paragraphe 2, et article 68
Article 59	Article 68
Article 60	Article 69
Annexe I	Annexe I
Annexe II	Annexe II
—	Annexe III
Annexe III	Annexe IV
—	Annexe V
—	Annexe VI