

Bruxelles, le 6 décembre 2022  
(OR. en)

15664/22

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2021/0420(COD)**

---

---

**TRANS 772  
CODEC 1934**

## RÉSULTATS DES TRAVAUX

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
N° doc. préc.:	15058/22 + Addenda
N° doc. Cion:	ST 15109/21 + ADD 1 - 55
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 - Orientation générale

---

Les délégations trouveront en annexe le texte sur lequel le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" est parvenu, lors de sa session du 5 décembre 2022, à une orientation générale concernant la proposition visée en objet.

L'orientation générale comprend également les annexes figurant dans les addenda au document ST 15058/22, qui restent inchangées.

2021/0420 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport,  
modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le  
règlement (UE) n° 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<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

---

<sup>1</sup> JO C [...].

<sup>2</sup> JO C [...].

- (1) La communication de la Commission "Le pacte vert pour l'Europe"<sup>3</sup> de décembre 2019 fixe un objectif de neutralité climatique que l'Union doit atteindre d'ici à 2050, ainsi qu'un objectif clair de réduction des émissions 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<sup>4</sup>.
- (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<sup>5</sup>.
- (3) La communication de la Commission sur une stratégie de mobilité durable et intelligente<sup>6</sup> 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 estime que la part du marché du trafic de fret ferroviaire augmentera de 50 % d'ici à 2030 et doublera d'ici à 2050; 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; le trafic ferroviaire à grande vitesse devrait doubler d'ici à 2030 et tripler d'ici à 2050; 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; les déplacements collectifs programmés de moins de 500 km devraient être neutres en carbone d'ici à 2030 au sein de l'Union; d'ici à 2030, l'Europe devrait compter au moins 100 villes climatiquement neutres.

---

<sup>3</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Le pacte vert pour l'Europe, COM(2019) 640 final.

<sup>4</sup> 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) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

<sup>5</sup> Communication de la Commission "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" du 12 mai 2021, COM(2021) 400 final.

<sup>6</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, "Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir", COM(2020) 789 final.

- (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 alternatives 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 transition juste, dans le respect des objectifs exposés dans la recommandation du Conseil (UE) [...] du 16 juin 2022 visant à assurer une transition juste vers la neutralité climatique<sup>7</sup>.
- (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 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 voyageurs et de fret dans toute l'Union. 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 éloignées, 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 de garantir la mobilité internationale des voyageurs et des marchandises, il est nécessaire d'optimiser la capacité du réseau transeuropéen de transport et l'utilisation de cette capacité, voire, le cas échéant, de l'étendre, en éliminant les goulets d'étranglement et en comblant les chaînons manquants en matière d'infrastructures au sein des États membres ainsi qu'entre eux et, le cas échéant, les pays voisins et en tenant compte des négociations en cours avec d'autres États candidats et candidats potentiels.

---

<sup>7</sup> [ST 9107/22], (JO C 243 du 27.6.2022, p. 35).

- (7) Le réseau transeuropéen de transport se compose dans une large mesure d'infrastructures existantes. Afin de réaliser pleinement les objectifs de la nouvelle politique pour le réseau transeuropéen de transport, il convient que des exigences uniformes applicables aux infrastructures soient fixées.
- (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. 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, 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 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 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 voyageurs et de fret, la contribution au changement climatique et l'incidence sur les infrastructures du changement climatique et des éventuels aléas 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) Supprimé.

- (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 aléas 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 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 sur la taxinomie<sup>8</sup>.
- (13) Compte tenu de l'évolution des besoins en infrastructures de l'Union et des objectifs de décarbonation, des conclusions du Conseil européen de juillet 2020, selon lesquelles les dépenses de l'Union devraient être compatibles avec les objectifs de l'accord de Paris et avec 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 RTE-T 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.

---

<sup>8</sup> 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 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 198 du 22.6.2020, p. 13).

- (14) Une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatiques devrait permettre d'assurer la résilience des projets d'infrastructure en application du règlement RTE-T 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 favoriser la prise en considération de la résilience au changement climatique et 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 considération de la résilience au changement climatique devrait être entreprise sur la base des meilleures pratiques et orientations disponibles les plus récentes. 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 des dispositions prévues dans d'autres actes 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, l'obligation de permettre de résister et de s'adapter au changement climatique 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 d'information sur le 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 très exigeantes, 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 du 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) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>, 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) n° 1315/2013 de façon à permettre les investissements nécessaires en temps opportun. La mise en œuvre des exigences, en particulier celles découlant des nouvelles normes pour l'infrastructure ferroviaire, peut nécessiter des investissements financiers importants.
- (20) 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 éloignées, 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.

---

<sup>9</sup> Règlement (UE) n° 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 n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).



- (21) Le réseau transeuropéen de transport devrait être suffisamment équipé en infrastructures pour carburants alternatifs en vue de garantir qu'il appuie effectivement la transition vers une mobilité à émissions nulles, conformément aux délais prescrits dans le règlement (UE) [...] du Parlement européen et du Conseil [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs]<sup>10</sup>.
- (22) 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.
- (23) 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 et/ou par route 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.
- (24) 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 transfrontières, les chaînons manquants, les nœuds multimodaux et les principaux goulets d'étranglement.
- (25) 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.

---

<sup>10</sup> Règlement du Parlement européen et du Conseil du [...] sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil (JO L [...]).

- (26) 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 considérables, par exemple dans les régions ultrapériphériques et autres régions éloignées, insulaires, périphériques et montagneuses, dans les zones à faible densité de population, ou dans les zones à forte densité de population.
- (26 bis) Aux fins du présent règlement, on entend par réseau isolé un réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de ce réseau, dont l'écartement des voies diffère de celui de l'écartement nominal standard européen. L'imposition de certaines normes et exigences du présent règlement à ces réseaux, ou à des parties de ceux-ci, ne se justifierait pas du point de vue des coûts et avantages économiques en raison des spécificités de ces réseaux résultant de leur isolement par rapport à d'autres réseaux ayant un écartement de voie différent. Certaines normes et exigences ferroviaires ne devraient donc pas s'appliquer à ces réseaux.
- (27) Le réseau d'infrastructures terrestres, établi via un réseau central, un réseau central étendu et un 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 relatives aux bassins maritimes et englober le projet antérieur des "autoroutes de la mer". Il devrait englober l'ensemble des composants de l'infrastructure maritime du réseau transeuropéen de transport.
- (28) Supprimé.

(29) Les corridors de fret ferroviaire établis sur la base du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil<sup>11</sup> et les corridors de réseau central définis dans le règlement (UE) n° 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.

---

<sup>11</sup> Règlement (UE) n° 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).

(30) Comme cela a été affirmé dans la communication de la Commission 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. Conformément à cet objectif, la Commission est encouragée à adopter, lorsqu'il y a lieu, une proposition visant à réviser en temps utile les règles relatives à l'attribution des capacités de fret ferroviaire qui figurent actuellement dans le règlement (CE) n° 913/2010 afin de garantir le bon fonctionnement du transport de marchandises dans les corridors. Il conviendrait que les corridors de transport européens deviennent l'instrument au service du développement de flux de transport de fret et de voyageurs 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.

(30 bis) De nouvelles exigences opérationnelles pour les corridors de fret ferroviaire devraient s'appliquer afin de garantir une qualité élevée des services. En particulier, les États membres devraient 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 fret 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, 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 contrôles effectués 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.

- (30 *ter*) En vertu du règlement (UE) n° 913/2010, dans sa version initiale, 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 à la prolongation 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.
- (30 *quater*) Le règlement (UE) n° 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 dans sa version initiale, 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 à la prolongation des corridors existants au titre dudit règlement. 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 en vertu du règlement (UE) n° 913/2010 dans sa version initiale. Dans ces circonstances, compte tenu de la valeur ajoutée limitée pour les autorités irlandaises et son ou ses gestionnaires de l'infrastructure de participer à la gouvernance des corridors de fret au titre du règlement (UE) n° 913/2010, l'Irlande devrait être autorisée à décider que les représentants de ses autorités et le ou les gestionnaires de l'infrastructure responsables de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire ne participent pas au conseil exécutif et/ou au conseil de gestion des corridors de fret sur son territoire.
- (31) 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 traversent des frontières, qu'ils se composent d'axes multimodaux clés européens de transport, reposant sur des tronçons du réseau transeuropéen de transport, qu'ils soient multimodaux et qu'ils prévoient l'inclusion de tous les modes de transport concernés par le présent règlement.

- (32) 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 impartis 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. Toutefois, le champ d'application, la méthodologie ou le calendrier des plans et programmes nationaux continuent de relever de la compétence exclusive des États membres.
- (33) 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.
- (34) 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, 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 du 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.
- (35) 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.
- (36) Supprimé.
- (37) Supprimé.

(38) 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.

(38 bis) Déplacé du considérant (39 bis):

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 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.

(38 ter) Déplacé du considérant (39 ter):

Compte tenu de ce nouveau contexte géopolitique, la Commission répertorie, dans sa communication du 12 mai 2022 concernant les "corridors de solidarité"<sup>12</sup>, 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.

---

<sup>12</sup> COM(2022) 217 final.

(38 *quater*) Déplacé du considérant (39 *quater*):

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 RTE-T n'est ni appropriée ni dans l'intérêt de l'Union. Il convient donc de mettre fin au réseau RTE-T 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 la construction 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, si la Biélorussie connaissait une transition démocratique, l'établissement et l'amélioration de connexions transfrontalières entre ce pays et l'UE conformément au plan économique global pour une Biélorussie démocratique, notamment par la réintégration du pays dans le règlement, se verraient accorder une priorité élevée.

(38 *quinquies*) Déplacé du considérant (39 *bis*):

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 tiers 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 à écartement de voie différent devraient étudier la conversion des lignes existantes des corridors de transport européens. 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.



(39) 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, dont les lignes sont conçues pour une vitesse d'au moins 100 km/h. Le transport compétitif de voyageurs par chemins de fer 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 sur ces lignes. Néanmoins, ces exigences de conception en termes de vitesse 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, 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 2016/797.

(39 bis) Déplacé au considérant (38 *quinquies*).

(40) 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 combiné. Il convient de moderniser les infrastructures de transport ferroviaire combiné et les terminaux pour veiller à ce que le transport intermodal se fasse principalement par les chemins de fer, les voies navigables ou les transports maritimes à courte distance, et que tout tronçon initial et/ou final effectué par les routes soit aussi court que possible.

(40 bis) 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 mètres sur des wagons d'une hauteur d'au moins 27 centimètres. Toutefois, le respect de cette exigence implique 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 dérogations 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.

(41) Supprimé.

- (42) Les États membres devraient veiller à ce que le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) soit déployé sur le réseau global d'ici 2050, sur le réseau central étendu d'ici 2040 et sur le réseau central d'ici 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 radiophonique aide également à l'élimination des règles nationales régissant l'exploitation, les États membres devraient veiller à ce que seul l'ERTMS à base radiophonique soit déployé à partir de 2030 sur les nouvelles lignes et à ce que le réseau transeuropéen de transport soit équipé de cet ERTMS d'ici à 2050.
- (43) Déplacé vers le considérant (42) (dernière phrase).
- (44) Grâce à cette mise hors service des systèmes de classe B, d'importantes économies sont réalisées sur les coûts d'entretien 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 viser, lorsqu'il y a lieu, à mettre hors service les systèmes de classe B au sol d'ici 2050.
- (45) Les voies navigables 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, en particulier sur les portions à courant libre. De manière à assurer un trafic international fiable tout en respectant l'hydromorphologie et la législation environnementale applicable, les exigences relatives au RTE-T devraient prendre en considération l'hydromorphologie spécifique à chaque voie navigable (par exemple les cours d'eau à courant libre ou régulés) 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. Lorsqu'elle fixe des niveaux d'eau de référence, la Commission devrait coopérer étroitement avec les États membres concernés et 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.

- (46) En tant que points d'entrée et de sortie pour les infrastructures terrestres du réseau transeuropéen de transport, les ports maritimes assument un rôle 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, de pôles industriels et énergétiques. Comme le souligne le plan RePowerEU adopté par la Commission, 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.
- (47) 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 concept global de l'espace maritime européen nouvellement défini en créant ou en modernisant les transports maritimes à courte distance et en développant des ports maritimes ainsi que leurs liaisons avec l'arrière-pays pour donner lieu à une intégration efficace et durable avec les 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.
- (48) Le transport routier au sein de l'Union représente trois quarts du total du transport terrestre de fret (calcul effectué sur la base des tonnes/kilomètres transportées) et environ 90 % du total du transport terrestre de voyageurs (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.

- (48 *bis*) Les États membres devraient assurer la connexion des aéroports du réseau central ayant un certain volume de trafic aux nœuds urbains par chemin de fer, métro, train léger ou tramway afin d'améliorer la connectivité et de garantir une capacité adéquate ainsi que la facilité d'utilisation pour les usagers, sauf lorsque des contraintes géographiques ou physiques importantes empêchent de telles connexions. En ce qui concerne ces aéroports, qui sont des plateformes mondiales, les États membres sont encouragés à développer ou à améliorer les liaisons avec le train à longue distance ou à grande vitesse afin de proposer des solutions de remplacement aux vols court-courriers.
- (48 *ter*) 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, et au titre de l'article 189 du TFUE, qui exclue 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.
- (49) 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 voyageurs 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.
- (49 *bis*) 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 cet effet, 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. Toutefois, les États membres ne devraient pas être tenus de mettre en œuvre le plan d'action. En outre, le plan d'action ne devrait pas entraîner l'obligation pour le secteur privé d'investir dans les terminaux. Le plan ne devrait pas faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique.

- (50) 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 voyageurs et le fret 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 des PMUD.
- (51) En tant que cadre unique permettant de relever efficacement les défis que présente la mobilité urbaine, un plan de mobilité urbaine durable (PMUD), c'est-à-dire un plan exhaustif intégré à long terme pour la mobilité du fret et des voyageurs applicable à l'ensemble de l'aire urbaine fonctionnelle, 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.
- (52) Les États membres devraient promouvoir l'adoption des PMUD en vue d'améliorer la coordination entre les régions et les villes. À cet effet, les États membres peuvent apporter leur concours aux autorités locales en vue de concevoir des PMUD de haute qualité et d'améliorer le suivi et l'évaluation de l'application de ces plans au moyen de toutes mesures appropriées, d'orientations, du renforcement des capacités, d'une assistance et d'un possible soutien financier.
- (52 bis) Les PMUD peuvent être inclus dans des plans existants, qui peuvent être développés pour être mis en conformité avec les orientations PMUD, et/ou dans des plans plus vastes qui comportent également des plans d'occupation des sols, par exemple compte tenu des liens entre l'occupation des sols et la mobilité. Plusieurs PMUD devraient être autorisés dans le cas de nœuds urbains à forte densité de population.
- (53) La mission "Villes neutres pour le climat et intelligentes", entreprise par le programme-cadre "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.

- (54) 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.
- (55) 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 transports et de mobilité, y compris par l'intermédiaire du déploiement de l'espace de données de l'Union sur la mobilité. Les voyageurs devraient être informés, y compris sur les systèmes de billetterie et de réservation.
- (56) 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.

- (57) Il est nécessaire de planifier le réseau transeuropéen de transport de manière appropriée. Cela implique également de mettre en œuvre les exigences spécifiques dans l'ensemble du réseau en matière d'infrastructures, de systèmes de TIC, d'équipements et de services, y compris les exigences applicables au déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs, au sens du règlement (UE) [...] du Parlement européen et du Conseil [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs]<sup>13</sup>. Il est donc nécessaire de veiller à ce que ces exigences soient appliquées de manière adéquate et concertée dans toute l'Europe, pour chaque mode de transport et pour leur interconnexion dans le réseau transeuropéen de transport, mais également au-delà, afin d'engranger les bénéfices de l'effet de réseau et de créer les conditions permettant d'assurer l'efficacité des opérations de transport transeuropéen sur de longues distances. De manière à garantir l'adoption des carburants alternatifs sur la totalité de la partie routière du réseau transeuropéen de transport, en application des objectifs fixés dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs], les références au "réseau central" dans ledit règlement doivent être comprises comme se rapportant au "réseau central" tel que défini dans le présent règlement. Les références au "réseau global" dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] doivent être interprétées comme se rapportant au "réseau central étendu" et au "réseau global" tels que définis dans le présent règlement.
- (58) Le réseau transeuropéen de transport devrait servir de base au développement à grande échelle de nouvelles technologies et d'innovation, 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.

---

<sup>13</sup> Règlement du Parlement européen et du Conseil du [...] sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil (JO L [...]).



- (59) Un nombre satisfaisant de points de recharge rapide pour les véhicules utilitaires légers et lourds accessibles au public devrait être installé dans tout le réseau transeuropéen de transport. Le but est de garantir une connectivité transfrontière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler à travers l'Union. Les objectifs fondés sur la distance applicables au réseau transeuropéen de transport au sens du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] ont pour ambition de garantir une couverture minimale suffisante des points de recharge électrique le long des principaux réseaux routiers de l'Union.
- (60) Il convient de compléter les infrastructures de recharge accessibles au public le long du réseau transeuropéen de transport, telles que définies dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs], par des exigences relatives au déploiement des infrastructures de recharge pour les terminaux multimodaux et les plateformes multimodales pour le transport de passagers afin d'offrir des possibilités de recharge pour les camions parcourant de grandes distances, lorsqu'ils sont chargés ou déchargés ou lorsque le conducteur se repose, ou pour les autobus dans les nœuds "voyageurs" multimodaux. De façon à permettre la libre circulation, lorsque les terminaux ou les nœuds "voyageurs" bénéficient d'un soutien de l'Union ou d'un soutien public, l'accès aux fins de la recharge devrait se justifier sur des bases justes, transparentes et non discriminatoires, afin d'éviter tout verrouillage du marché pour des entreprises particulières ou toute éventuelle distorsion de la concurrence.
- (61) Une sûreté, une sécurité et une fiabilité insuffisantes des infrastructures, dues à des aléas 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 suite à des 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 transports face au changement climatique, aux aléas 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 [...] relative à la résilience des entités critiques<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Cette directive fait référence à la proposition de la Commission de directive du Parlement européen et du Conseil sur la résilience des entités critiques, COM(2020) 829 final.

- (62) En s'appuyant sur l'expérience acquise en matière de gestion des crises au cours de la pandémie de COVID-19<sup>15</sup> 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 aléas naturels, aux catastrophes d'origine humaine et autres perturbations entravant le fonctionnement du système de transports de l'Union. À cette fin, les corridors de transport européens devraient aussi comprendre d'importants itinéraires de contournement pouvant être pris 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.
- (63) La participation des entreprises, dont celles détenues ou contrôlées par une personne physique originaire d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers, dont celle établie dans un pays tiers, peut dynamiser l'achèvement du réseau transeuropéen de transport. Néanmoins, dans certaines circonstances particulières, la participation ou la contribution des entreprises détenues ou contrôlées par une personne physique originaire d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers aux projets d'intérêt commun pourrait compromettre la sécurité et l'ordre public dans l'Union européenne. Sans préjudice du mécanisme de coopération visé dans le règlement (UE) 2019/452<sup>16</sup>, 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 qu'elles porteront probablement 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<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Communication sur la mise en œuvre des voies réservées prévues par les lignes directrices relatives aux mesures de gestion des frontières visant à protéger la santé publique et à garantir la disponibilité des biens et des services essentiels; C(2020) 1897 final (JO C 96 I du 24.3.2020, p. 1) et communication du 28 octobre 2020 de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen et au Conseil sur le réaménagement des voies réservées dans les transports afin d'assurer la continuité de l'activité économique pendant la période de résurgence de la pandémie de COVID-19; COM(2020) 685 final.

<sup>16</sup> 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).

<sup>17</sup> Ce considérant pourrait être adapté pour tenir compte des modifications apportées à l'article 47.

- (64) Si la maintenance est et demeurera la principale responsabilité des États membres, et sans préjudice de la compétence des États membres en ce qui concerne notamment 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.
- (65) 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.
- (66) 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. Ils devraient également répondre aux objectifs politiques 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.
- (67) Afin de faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de transport européens et des deux priorités horizontales, de l'ERTMS et de l'espace maritime européen, des coordonnateurs européens devraient être désignés par la Commission en accord avec les États membres 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 et des deux priorités horizontales.

- (68) Le cadre européen et les cadres nationaux relatifs à la planification et à la mise en œuvre des infrastructures de transport ainsi que des 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.
- (69) Les plans de travail des coordonnateurs européens devraient servir à promouvoir la coopération entre toutes les parties prenantes concernées, à renforcer la complémentarité avec les actions entreprises par les États membres et les gestionnaires d'infrastructure et, en particulier, à fixer les étapes indicatives de mise en œuvre pour les principaux chaînons manquants et tronçons transfrontaliers et pour la suppression des goulets d'étranglement.
- (70) La base technique des cartes indiquant le réseau transeuropéen de transport est fournie par le système interactif d'information géographique et technique pour le réseau de transport transeuropéen (TENtec).
- (71) En s'appuyant sur sa communication concernant le plan d'action de l'Union sur la mobilité militaire publié en mars 2018<sup>18</sup>, 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 de l'analyse des décalages entre le réseau transeuropéen de transport et les besoins militaires<sup>19</sup>, 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.

---

<sup>18</sup> Communication conjointe au Parlement européen et au Conseil relative au plan d'action sur la mobilité militaire [JOIN(2018) 5 final].

<sup>19</sup> Document de travail conjoint des services sur la mise à jour de l'analyse des écarts entre les besoins militaires et ceux du réseau transeuropéen de transport, 17 juillet 2020, [SWD(2020) 144 final].

- (72) 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 du Parlement européen et du Conseil<sup>20</sup>. 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, la facilité pour la reprise et la résilience, la politique de cohésion, Horizon Europe et d'autres instruments de financement créés par la Banque européenne d'investissement. De manière à 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.
- (73) 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.

---

<sup>20</sup> 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) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38).

- (74) Pour permettre l'actualisation des cartes et de la liste des ports, aéroports, terminaux et nœuds urbains figurant aux annexes I et II 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, il convient de déléguer à la Commission, en ce qui concerne les modifications des annexes I, II et III, le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. 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"<sup>21</sup>. En particulier, pour garantir 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.
- (75) 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.
- (76) 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<sup>22</sup>, 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.

---

<sup>21</sup> Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne "Mieux légiférer" du 13 avril 2016 (JO L 123 du 12.5.2016, p. 1).

<sup>22</sup> Règlement (UE) 2021/240 du Parlement européen et du Conseil du 10 février 2021 établissant un instrument d'appui technique.

- (77) 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, pour l'adoption d'actes d'exécution concernant la mise en œuvre des tronçons transfrontaliers des corridors de transport européens ainsi que pour les deux priorités horizontales. Des actes d'exécution peuvent également être adoptés en ce qui concerne des sections spécifiques des corridors de transport européens, à la demande des États membres concernés. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>23</sup>.
- (77 bis) 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 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 et à ces régions, étant donné que ces emplacements de stationnement ne sont pas essentiels en l'absence de trafic routier de marchandises en transit sur leur territoire.
- (78) Étant donné que les objectifs du présent règlement, notamment la création et le développement coordonnés du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité de coordonner ces objectifs, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

---

<sup>23</sup> Règlement (UE) n° 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).

- (79) 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 seront énoncés dans le présent règlement et remplaceront les corridors de réseau central au sens dudit règlement.
- (80) Il est nécessaire de modifier le règlement (UE) n° 913/2010 afin d'adapter ses dispositions en vue d'intégrer les corridors de fret ferroviaire dans les corridors de transport européens.
- (81) Il y a lieu d'abroger le règlement (UE) n° 1315/2013,



## CHAPITRE I

### *PRINCIPES GÉNÉRAUX*

#### *Article premier*

#### **Objet**

1. Le présent règlement établit des orientations pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport composé du réseau global et des réseaux central et central étendu, les deux derniers s'appuyant sur le réseau global.
2. Le présent règlement définit:
  - a) les corridors de transport européens de la plus haute importance stratégique sur la base de tronçons prioritaires du réseau transeuropéen de transport;
  - b) les 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, ainsi que des mesures visant à promouvoir la gestion et l'utilisation efficaces de ces infrastructures et permettant la mise en place et la gestion de services de transport durables et efficaces.
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:

- a) "projet d'intérêt commun", tout projet réalisé en vertu du présent règlement;
- b) "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 UE-Royaume-Uni;
- c) "région NUTS", une région selon la classification du règlement (CE) n° 1059/2003 relatif à l'établissement d'une nomenclature commune des unités territoriales statistiques;

- d) "tronçon transfrontalier", le tronçon qui assure la continuité d'un projet d'intérêt commun de part et d'autre de la frontière, 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;
- e) "goulet d'étranglement", un obstacle physique, technique, fonctionnel, opérationnel ou administratif entraînant une défaillance du système qui affecte la continuité du trafic dans les flux longue distance ou transfrontaliers;
- f) "nœud urbain", une zone urbaine où des éléments des infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport, tels que les ports, y compris leurs terminaux de voyageurs, les aéroports, les gares ferroviaires, les gares routières, les plateformes et installations logistiques et les terminaux de fret se trouvant 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 celles liées aux modes actifs;
- g) "réseau isolé", le réseau ferroviaire d'un État membre, ou une partie de celui-ci, dont l'écartement des voies diffère de l'écartement nominal standard européen (1435 mm);
- h) Supprimé;
- i) "transport multimodal", le transport de voyageurs ou de fret, ou les deux, à l'aide de deux modes de transport ou plus;
- j) "services de mobilité numérique multimodale", les services tels qu'ils sont définis à l'article [...] de la directive 2010/40/UE concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents<sup>24</sup>;

---

<sup>24</sup> Directive (UE) XXXX/.... révisant la 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 [...]).

- k) "interopérabilité", l'aptitude, y compris toutes les conditions réglementaires, techniques et opérationnelles, de l'infrastructure, y compris l'infrastructure numérique, d'un mode ou segment 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;
- l) "plateforme multimodale pour le transport de passagers", un point de correspondance 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, y compris les modes actifs, sont assurés et qui sert d'interface entre les nœuds urbains et les réseaux de transport à plus longue distance;
- m) "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, dans les aéroports ainsi que les terminaux rail-route;
- n) "plateforme logistique", une zone directement liée aux infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport comprenant au moins un terminal de fret et permettant d'effectuer des activités logistiques;
- o) "plan de mobilité urbaine durable" (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 pour les personnes, les entreprises et les marchandises afin de garantir en particulier une meilleure qualité de vie;
- p) "modes actifs", le transport de personnes ou de marchandises, par des moyens non motorisés, fondé sur l'activité physique humaine, y compris ceux à propulsion électrique auxiliaire visés à l'article 2, paragraphe 2, point h), du règlement (UE) n° 168/2013;

- q) "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/localisation, permettant 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 des services à valeur ajoutée aux citoyens, aux chargeurs et aux opérateurs, y compris des systèmes permettant une utilisation du réseau qui soit sûre, sécurisée, écologiquement saine et efficace en matière de capacités. Ils comprennent les systèmes, technologies et services visés aux points r) à x) et peuvent également inclure des dispositifs embarqués comportant des éléments d'infrastructure ou numériques correspondants;
- r) "système de transport intelligent" (STI), un système défini à l'article 4, paragraphe 1, de la 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<sup>25</sup>;
- s) "systèmes de suivi du trafic des navires et d'information" (VTMIS), des systèmes établis par la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>26</sup>;
- t) "services d'information fluviale" (SIF), des technologies de l'information et de communication sur les voies navigables intérieures telles qu'elles sont définies à l'article 3, point a), de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>27</sup>;

---

<sup>25</sup> 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).

<sup>26</sup> 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).

<sup>27</sup> 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).

- u) "système de guichet unique maritime européen" (EMSWe), le cadre juridique et technique tel qu'il est défini dans le règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil<sup>28</sup>;
- v) "système de gestion du trafic aérien/de service de navigation aérienne" (Système GTA/SNA), un système GTA/SNA tel qu'il est défini à l'article 3, paragraphe 7, du règlement (UE) 2018/1139;
- w) "système de gestion du trafic ferroviaire européen" (ERTMS), le système visé dans la directive (UE) 2016/797 et au point 2.2 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission<sup>29</sup>;
- x) "ERTMS basé sur la radio", l'ERTMS de niveau 2 ou de niveau 3 qui utilise la radio pour transmettre les autorisations de mouvement au train conformément au règlement (UE) 2016/919 de la Commission<sup>30</sup>;
- y) "systèmes de classe B", les systèmes existants de protection des trains et de communication radio vocale tels que définis au point 2.2 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission;
- z) "port maritime", un port maritime tel qu'il est défini à l'article 2, paragraphe 16, du règlement (UE) 2017/352;
- aa) "transport maritime à courte distance", les mouvements de marchandises et de voyageurs 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;

---

<sup>28</sup> Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64).

<sup>29</sup> Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 158 du 15.6.2016, p. 1).

<sup>30</sup> Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 158 du 15.6.2016, p. 1).

- ab) "informations électroniques relatives au transport de marchandises" (eFTI), la communication électronique d'informations réglementaires entre les opérateurs économiques et les autorités compétentes conformément au règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil<sup>31</sup>;
- ac) "ciel unique européen", les systèmes établis en vertu des règlements (CE) nos 549/2004<sup>32</sup>, 550/2004<sup>33</sup>, 551/2004<sup>34</sup> et du règlement (UE) 2018/1139<sup>35</sup> 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;
- ad) "vertiport", une zone utilisée pour le décollage et l'atterrissage d'aéronefs à décollage et atterrissage verticaux;
- ae) "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;

---

<sup>31</sup> 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).

<sup>32</sup> Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

<sup>33</sup> Règlement (CE) n° 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 (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10).

<sup>34</sup> Règlement (CE) n° 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).

<sup>35</sup> 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 (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

- af) "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;
- (af *bis*) "port spatial", une installation destinée à tester et à lancer des engins spatiaux;
- ag) "projet ferroviaire européen", un projet de l'entreprise commune "Système ferroviaire européen", ou de son prédécesseur Shift2Rail;
- ah) "plan directeur GTA européen", le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil<sup>36</sup>, et ses modifications ultérieures<sup>37</sup>;
- ai) "gouvernance du transport ferroviaire de fret", les organismes de gouvernance visés à l'article 8 du règlement (UE) n° 913/2010;
- aj) "maintenance", les travaux destinés à entretenir l'état et les capacités de l'infrastructure existante au cours de sa durée de vie;
- ak) "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 du Parlement européen et du Conseil<sup>38</sup>;
- al) "carburants alternatifs", les carburants alternatifs au sens de l'article 2, paragraphe 3, du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs];

---

<sup>36</sup> JO L 95 du 9.4.2009, p. 41.

<sup>37</sup> 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).

<sup>38</sup> 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).



- am) "aire de stationnement sûre et sécurisée", une aire de stationnement accessible aux conducteurs assurant le transport de marchandises ou de voyageurs, satisfaisant aux exigences de l'article 8 *bis*, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>39</sup> et qui a été certifiée dans le respect des normes et procédures de l'Union, conformément à l'article 8 *bis*, paragraphe 2, dudit règlement;
- an) "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<sup>40</sup>.
- ao) "décision d'autorisation du projet", la décision ou un ensemble de décisions, qui peuvent être 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 le projet dans la zone géographique concernée sur le réseau central, central étendu ou 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 multimodal de haute qualité.

---

<sup>39</sup> Règlement (CE) n° 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 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

<sup>40</sup> 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).

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, efficace 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<sub>2</sub>;
- ii) une utilisation accrue de modes de transport plus durables, en particulier en développant un réseau ferroviaire 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 dans l'ensemble de l'Union, ainsi qu'en encourageant les modes de transport actifs;
- iii) une meilleure protection de l'environnement;
- iv) la réduction des externalités négatives, y compris celles liées à l'environnement, à la santé, à la congestion et aux accidents;
- v) une plus grande sécurité énergétique;

b) la cohésion par:

- i) l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, notamment 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 entre les régions et entre les États membres;

- iii) pour le trafic de voyageurs et de fret, l'interconnexion et la coordination efficaces entre les infrastructures de transport pour, d'une part, le trafic sur longue distance et, d'autre part, le trafic régional et local et les services de transport dans les nœuds urbains;
  - 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;
  - 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;
  - vii) l'application efficace en termes de coût de concepts technologiques et opérationnels innovants;
- 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 îles;

- ii) garantissant des normes de sûreté, de sécurité et de qualité élevée, notamment en ce qui concerne la qualité des services aux utilisateurs, pour le transport des voyageurs et de fret;
- iii) favorisant la qualité, l'efficacité et la durabilité de services de transport accessibles et abordables;
- iv) soutenant la mobilité adaptée au changement climatique et résiliente aux risques naturels et aux catastrophes d'origine humaine, et en facilitant un 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.

#### *Article 5*

### **Réseau économe en ressources 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;
- 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 et à une 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 d'éventuelles synergies avec d'autres réseaux, en particulier les réseaux transeuropéens d'énergie ou de télécommunications ou le réseau à double usage mentionné dans les besoins militaires pour la mobilité militaire à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE;
- g) le développement d'infrastructures vertes, durables et résilientes au changement climatique destinées à réduire autant que possible l'impact négatif sur la santé des citoyens vivant autour du réseau et sur l'environnement, ainsi que la dégradation des écosystèmes;
- h) la prise en compte adéquate de la résilience du réseau de transport et de ses infrastructures, en particulier sur les tronçons transfrontaliers, face au changement climatique, aux risques naturels, aux catastrophes d'origine humaine, ainsi qu'aux perturbations, intentionnelles ou non, y compris pour le trafic, en vue de relever ces défis;
- i) supprimé;

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.

3. L'évaluation environnementale des plans et projets s'effectue conformément à la directive 92/43/CEE du Conseil<sup>41</sup> et aux directives 2000/60/CE<sup>42</sup>, 2001/42/CE<sup>43</sup>, 2002/49/CE<sup>44</sup>, 2009/147/CE<sup>45</sup> et 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>46</sup>. 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 à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, il convient d'évaluer également le 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 4 *bis*, le réseau transeuropéen de transport est progressivement développé en trois étapes: l'achèvement d'un réseau central d'ici au 31 décembre 2030, d'un réseau central étendu d'ici au 31 décembre 2040 et du réseau global d'ici au 31 décembre 2050, sauf disposition contraire du présent règlement. Pour ce faire, il convient, notamment, de mettre en œuvre une structure pour ce réseau selon une approche méthodologique cohérente et transparente, structure comprenant un réseau global, un réseau central et un réseau central étendu, 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.

---

<sup>41</sup> Directive 92/43/CEE 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).

<sup>42</sup> 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).

<sup>43</sup> 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).

<sup>44</sup> 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).

<sup>45</sup> 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).

<sup>46</sup> 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).

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 à développer prioritairement pour 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 fret et de voyageurs 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. Un projet d'intérêt commun:
  - a) présente une valeur ajoutée européenne en contribuant à atteindre les objectifs relevant d'au moins deux des quatre catégories énoncées à l'article 4; et

- b) présente une viabilité économique sur le fondement d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou, dans le cas des zones à faible densité de population, contribue de manière positive au développement du réseau sur la base d'une telle analyse;
  - c) supprimé
3. Un projet d'intérêt commun englobe son cycle complet, qui comprend les études de faisabilité et les procédures d'autorisation, la construction, l'exploitation et l'évaluation.
4. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les projets soient menés en conformité avec le droit de l'Union et le droit national applicables, en particulier avec les actes juridiques de l'Union en matière d'environnement, de protection du climat, de sécurité, de sûreté, de concurrence, d'aides d'État, de marchés publics, de santé publique et d'accessibilité, ainsi qu'avec la législation sur la non-discrimination.
- 4 bis. 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.
5. La Commission peut recommander aux États membres de créer des entités uniques pour la coordination, la construction et/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 l'entité unique.

#### *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 des 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 des pays tiers, 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;
- ba) assurer, sur le territoire du pays tiers, la connexion entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux de transport des pays tiers;
- c) compléter, dans les pays tiers, les infrastructures de transport qui relient des parties du réseau transeuropéen de transport dans l'Union;
- d) promouvoir l'interopérabilité entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux de pays tiers;
- e) 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;
- f) faciliter le transport par voie navigable avec des pays tiers;
- g) 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;
- h) connecter et mettre en œuvre des systèmes TIC pour les transports dans ces pays;
- i) 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 global conformément aux critères du présent règlement.
3. Le présent article ne préjuge d'aucune sorte de contribution financière de l'Union à des projets menés dans des pays tiers au titre d'autres actes juridiques de l'UE.

## 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) correspondent aux spécifications établies 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;
  - 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 global 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) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] s'entendent comme des références au "réseau central" au sens du présent règlement. Les références au "réseau global" dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] 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 pour le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global à développer afin de se conformer aux dispositions pertinentes du 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, à savoir:
  - i. Atlantique;
  - ii. Mer Baltique - mer Noire - mer Égée;
  - iii. Baltique - Adriatique;
  - iv. Méditerranée;
  - v. Mer du Nord - Rhin - Méditerranée;
  - vi. Mer du Nord - Baltique;
  - vii. Rhin – Danube;
  - viii. Scandinavie - Méditerranée;
  - ix. Balkans occidentaux - Méditerranée orientale,

sont définis dans les cartes figurant à l'annexe III.

2. Les États membres prennent les mesures appropriées pour que les corridors de transport européens soient développés afin de se conformer aux dispositions du 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'article 172, paragraphe 2, du TFUE, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 du présent règlement pour modifier, dans les limites de l'article 7, 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'augmenter la part des modes de transport plus durables pour le fret et les voyageurs, notamment en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution dues aux transports et d'accroître les avantages sociaux et économiques liés aux 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, ainsi que 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 en termes d'interopérabilité et pour les tronçons transfrontaliers;
- e) de déployer l'infrastructure nécessaire pour assurer une circulation continue des véhicules, navires et aéronefs à émissions faibles et nulles;
- f) de promouvoir l'utilisation efficace 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;
- i) d'améliorer la numérisation et de développer l'automatisation, notamment par la mise en œuvre et le déploiement de systèmes TIC pour les transports.

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 aux nuisances causées par les transports ferroviaires et routiers de transit; et
- b) déplacé au point a)
- c) Supprimé;<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Ce point, qui traite de la suppression des goulets d'étranglement, en particulier en termes d'interopérabilité, a été fusionné avec le paragraphe 1, point d).

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

### *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 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;
- e) de développer des solutions de transport multimodales et interopérables améliorées;

- 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 continue des véhicules, navires et aéronefs à émissions faibles et nulles.



**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;
    - vii) les infrastructures atténuant l'impact sur l'environnement;
  - b) les gares situées le long des lignes 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 autres que les gares de voyageurs telles que définies à l'article 3, paragraphe 11, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>48</sup>, en particulier les gares de triage, les gares de formation, les gares de manœuvre, les voies de garage, les installations d'entretien, les autres installations techniques telles que les installations de nettoyage et de lavage, les installations d'assistance et les installations de ravitaillement en carburant; elles comprennent également les systèmes automatiques de réglage de l'écartement des voies;

---

<sup>48</sup> 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).

- 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 au sens de 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 équipements annexes;
  - h) 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.

#### *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:
- a) soient conformes à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil<sup>49</sup> et ses mesures d'exécution, pour assurer l'interopérabilité du réseau global;
  - b) respectent 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.
  - c) supprimé

---

<sup>49</sup> 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).

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 et, dans la mesure où cela est nécessaire pour l'exploitation des trains électriques, en ce qui concerne les voies de service;
  - b) Supprimé.
  - c) permettent, sans autorisation spéciale, une charge par essieu d'au moins 22,5 tonnes;
  - d) 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, 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 minimale de 740 m, à la demande d'une entreprise ferroviaire.
  - e) supprimé

Les exigences énoncées aux points c) et d) s'appliquent uniquement aux lignes du réseau global:

- qui relie un terminal de fret multimodal ou un port maritime ou intérieur à son point de croisement le plus proche avec le réseau central ou le réseau central étendu de fret; ou
- qui constituent une ligne de déviation d'une ligne faisant partie du réseau central ou du réseau central étendu de transport de fret; ou
- 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 trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, 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.

- 2 bis. 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 fret au sens de l'article 15, paragraphe 2, respectent les exigences énoncées au paragraphe 2, points c) et d), sauf si, en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 2, point d), la Commission a accordé une dérogation à l'application de l'article 37, paragraphe 3, conformément à l'article 37, paragraphe 5.
3. Les exigences énoncées aux paragraphes 2 et 2 bis ne s'appliquent pas aux réseaux isolés.
- b) supprimé
4. Sans préjudice du paragraphe 3, à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission accorde, au moyen d'actes d'exécution, 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 potentiels 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. 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 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 de tout État membre voisin concerné.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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 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 fret:
  - a) respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, points a) et c);
  - 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 minimale de 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 minimale de 740 m, à la demande d'une entreprise ferroviaire;

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 fret du réseau central étendu.

2 bis. 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;

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.

2 ter. 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, point c), et à l'article 16, paragraphe 2, point b), sauf si, en ce qui concerne les exigences énoncées à l'article 16, paragraphe 2, point b), la Commission a accordé une dérogation à l'application de l'article 37, paragraphe 3, conformément à l'article 37, paragraphe 5.

3. 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 fret: respectent les exigences énoncées à l'article 16, paragraphe 2, points a), b) et c);

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).

3 bis. 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 à l'article 16, paragraphe 2 bis, point b).

3 bis bis. Les États membres veillent à ce que, d'ici le 31 décembre 2040, les lignes de transport de fret 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 standard d'une hauteur maximale de 4 mètres sur des wagons d'une hauteur d'au moins 27 centimètres 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:

- 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;
- il existe au moins une ligne directe respectant cette exigence reliée à au moins un terminal rail-route ou un terminal de fret multimodal situé dans un port maritime, ou à proximité de celui-ci, qui fait partie du corridor de transport européen sur le territoire d'un État membre;
- si un ou plusieurs points terminaux d'un corridor sont situés sur le territoire d'un État membre, il existe au moins une ligne directe respectant cette exigence reliée à au moins un de ces points terminaux.

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

Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres notifient à la Commission les lignes concernées.

- 3 *ter*. 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, point c), et à l'article 16, paragraphe 2, point b), sauf si, en ce qui concerne les exigences énoncées à l'article 16, paragraphe 2, point b), la Commission a accordé une dérogation à l'application de l'article 37, paragraphe 3, conformément à l'article 37, paragraphe 5.
4. Les exigences énoncées aux paragraphes 2 à 3 *ter* ne s'appliquent pas aux réseaux isolés.
5. Sans préjudice du paragraphe 4, à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission accorde, au moyen d'actes d'exécution, 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 potentiels 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. 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 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 de tout État membre voisin concerné.

Lorsqu'elle évalue les demandes de dérogations à l'exigence relative au transport des semi-remorques visée au paragraphe 3 *bis bis*, 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 trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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 16 bis*

### **Écartement nominal standard européen des voies du réseau ferroviaire**

1. Les États membres veillent à ce que toute nouvelle ligne ferroviaire du réseau central étendu et du réseau central, 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 au plus tard d'ici 2030 pour le réseau central et d'ici 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 d'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres sur le territoire desquels, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, 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 du présent règlement, 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 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 deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
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 deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, 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 et 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, 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 la conversion.

Les premier et deuxième alinéas s'appliquent mutatis mutandis aux lignes ferroviaires dont les travaux de construction ont commencé à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

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 53.
5. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, une dérogation temporaire aux exigences visées au paragraphe 1 est accordée par la Commission au moyen d'actes d'exécution 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. Dans le cas de tronçons transfrontaliers, les demandes de dérogation sont coordonnées avec l'État ou les États membres voisins. 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 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 de tout État membre voisin concerné.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

La Commission statue sur la demande de dérogation au plus tard six mois à compter de la réception de la demande visée au deuxième 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. La décision précise la période pour laquelle la dérogation est accordée.

La Commission informe les autres États membres des dérogations accordées au titre du quatrième alinéa.

### *Article 17*

#### **Le système européen de gestion de trafic ferroviaire**

1. Les États membres veillent à ce que:

- 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 de trafic ferroviaire (ERTMS), à l'exception des connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), en veillant à un déploiement synchronisé et harmonisé de l'ERTMS au sol et à bord des trains;
- 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.

a) supprimé

b) supprimé

2. 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), respectent les exigences du paragraphe 1;
- 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.

2 bis. Les États membres visent, le cas échéant, à mettre hors service les systèmes de classe B d'ici le 31 décembre 2050.

3. supprimé

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 compter du 31 décembre 2030, en cas de construction d'une nouvelle ligne.

5 bis. 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 les parties prenantes concernées, en particulier le gestionnaire d'infrastructure. En cas de construction d'une nouvelle ligne, ce déploiement est assuré à compter du 31 décembre 2030.

5 ter. Les exigences énoncées aux paragraphes 1 à 5 bis ne s'appliquent pas aux réseaux isolés.

6. Sans préjudice du paragraphe 5 *ter*, à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux exigences visées aux paragraphes 1 à 5 *bis* sont accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. 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. 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. Les dérogations demandées sont conformes aux exigences de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil<sup>50</sup>.

La Commission évalue la demande au vu 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 de tout État membre voisin concerné.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

---

<sup>50</sup> 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).

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 18*

[déplacé à l'article 65]

*Article 19*

**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 des voies navigables intérieures;
- 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 t 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 5G;
- 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 l'hydrogène pour les tronçons exemptés de l'obligation d'électrification et les liaisons d'accès ferroviaire;
- 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 standard d'une hauteur maximale de 4 mètres sur des wagons standard d'une hauteur de 33 centimètres, sans obligation supplémentaire d'autorisation spéciale pour l'exploitation de services.

## ***SECTION 2***

### ***INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES INTERIEURES***

#### *Article 20*

#### **Composants d'infrastructure**

1. Les infrastructures des voies navigables intérieures 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;
- 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 des émissions 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 est basé sur la dernière moyenne calculée sur trois ans, selon les statistiques publiées par Eurostat;
- b) il se situe sur le réseau de voies navigables intérieures du réseau transeuropéen de transport.

### *Article 21*

#### **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;
  - 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 et 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) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs].

## Article 22

### **Exigences applicables aux infrastructures de transport pour le réseau central**

1. Les États membres veillent à ce que les ports intérieurs du réseau central respectent les exigences énoncées à l'article 21, paragraphe 1, points a) et b), d'ici le 31 décembre 2030 et à l'article 21, 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 20, 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 énoncées au paragraphe 3, point a), et les exigences minimales pour les niveaux de service énoncées au paragraphe 3, points b), c) et d) (bon niveau de navigation).

Les États membres préviennent la détérioration de ces exigences minimales ou de l'un des critères sous-jacents définis. Dans le cas où le réseau de voies navigables intérieures dépasse ces exigences minimales à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres s'efforcent dans toute la mesure du possible de prévenir la détérioration de son niveau de navigation.

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 définis, dépassés un nombre déterminé de jours par an en moyenne statistique.

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 du TFUE, la Commission adopte des actes d'exécution, qui doivent être élaborés en coopération étroite avec ces États membres 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 précédent alinéa par corridor, par voie navigable ou par section de voie navigable. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 3. Ils 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;

- 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;
- 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<sup>51</sup>, afin de garantir aux utilisateurs des informations en temps réel par-delà les frontières.

---

<sup>51</sup> 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).

4. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, la Commission accorde, au moyen d'actes d'exécution, des dérogations aux exigences minimales visées au paragraphe 3, point a), 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 potentiels sur l'environnement ou la biodiversité, ou sur 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. 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 au vu des justifications fournies conformément au premier alinéa. La Commission tient dûment compte de l'avis de tout État membre voisin concerné.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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.

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.

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

5. 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 complémentaires pour les voies navigables spécifiques aux cours d'eau libres;

a *bis*) des paramètres complémentaires pour la largeur de chenal navigable;

b) supprimé

c) supprimé

d) Supprimé.

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

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

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

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

6. supprimé

### *Article 23*

#### **Priorités supplémentaires pour le développement des infrastructures des voies navigables intérieures**

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures des voies navigables intérieures, et outre les priorités générales énoncées aux articles 12 et 13, il y a lieu de veiller à:

- a) le cas échéant, mettre en œuvre des normes plus élevées pour la modernisation des voies navigables existantes et la création de nouvelles voies navigables afin de répondre aux demandes du marché;
- b) prendre des mesures de prévention et d'atténuation des inondations et des sécheresses;
- c) améliorer les processus de numérisation et d'automatisation, notamment en vue d'accroître la sécurité, la sûreté et la durabilité du transport par voies navigables intérieures, y compris à l'intérieur des nœuds urbains;
- d) moderniser et augmenter la capacité des infrastructures, y compris des zones d'amarrage et de repos et de leurs services, qui sont nécessaires aux opérations de transport multimodal à l'intérieur comme à l'extérieur de la zone portuaire et le long des voies navigables;
- e) promouvoir et développer des mesures visant à améliorer les performances environnementales des infrastructures de transport et de transport par voies navigables intérieures, y compris par navires à émissions nulles ou faibles, et des mesures visant à atténuer les incidences sur les masses d'eau et la biodiversité dépendante de l'eau, conformément aux exigences applicables en vertu du droit de l'Union ou des accords internationaux pertinents;
- f) développer et utiliser des bateaux de navigation intérieure à faible tirant d'eau adaptés aux faibles niveaux d'eau;
- g) lors de la construction ou de la modernisation des infrastructures des voies navigables intérieures, assurer la continuité et l'accessibilité des voies piétonnes et cyclables afin de promouvoir les modes de transport actifs;

- h) promouvoir des actions visant à prévenir la détérioration des exigences applicables aux voies navigables.

### ***SECTION 3***

#### ***INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MARITIME ET ESPACE MARITIME EUROPEEN***

##### *Article 24*

#### **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 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 (brise-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;



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 éloignées, insulaires et périphériques grâce à la mise en place ou à la modernisation de services maritimes durables, réguliers et fréquents.

d) supprimé.

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 VTMISS;
- 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 neufs de dragage et à la protection des ports et des abords des ports;
- k) Supprimé.
- l) infrastructures facilitant les activités portuaires liées aux parcs éoliens en mer et aux énergies renouvelables.

4. Pour faire partie du réseau global, un port maritime remplit les 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. Le montant de référence de ce volume total se base sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;
- b) son volume annuel total des marchandises – tant en vrac que conditionnées – est supérieur à 0,1 % du volume annuel total des marchandises transitant par tous les ports maritimes de l'Union. Le montant de référence de ce volume total se base sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;
- b *bis*) 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. Le montant de référence de ce volume total se base sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;

- c) 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 n° 1059/2003<sup>52</sup>;
- d) 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 25*

### **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) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs];
  - 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<sup>53</sup>;
  - c) le VTMISS et le SafeSeaNet soient mis en œuvre conformément à la directive 2002/59/CE;
  - d) les guichets uniques maritimes nationaux soient mis en œuvre conformément au règlement (UE) 2019/1239.

---

<sup>52</sup> Règlement (CE) n° 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)

<sup>53</sup> 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).

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 de fret dépasse 2 millions de tonnes soient reliés aux infrastructures ferroviaires et routières et, dans la mesure du possible, aux voies navigables intérieures. Le montant de référence de ce volume total se base sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;
  - 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;
  - 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 22 applicables aux voies navigables intérieures;
  - d) les ports maritimes du réseau global raccordés aux voies navigables intérieures soient équipés d'une capacité de manutention spécifique 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, des dérogations aux exigences minimales visées au paragraphe 2, premier alinéa, sont accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs potentiels 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 au vu des justifications fournies conformément au premier alinéa.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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 26*

#### **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 25, 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 25, paragraphe 2.

3. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux exigences minimales visées au paragraphe 2, sont accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs potentiels 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 au vu des justifications fournies conformément au premier alinéa.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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.

**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 neufs de dragage et les aides à la navigation;
- b) construire ou moderniser des 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;
- b *bis*) améliorer l'infrastructure, les équipements et les systèmes d'interconnexion définis à l'article 36;
- c) améliorer les processus de numérisation et d'automatisation, notamment en vue d'accroître la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité;
- d) introduire et promouvoir de nouvelles technologies et des innovations, ainsi que des carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone;
- e) améliorer la résilience des chaînes logistiques et du commerce maritime international, y compris en ce qui concerne l'adaptation au changement climatique;
- f) prendre des mesures de réduction du bruit et d'efficacité énergétique;
- g) 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 ou de la chaîne d'approvisionnement, conformément aux exigences applicables en vertu du droit de l'Union ou des accords internationaux pertinents, y compris l'utilisation de mesures d'incitation écologique;

- h) les actions visées à l'article 24, paragraphe 2, points b) et c).

## ***SECTION 4***

### ***INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER***

#### *Article 28*

#### **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;
    - vii) supprimé;
    - viii) supprimé;
    - ix) supprimé;
    - x) les infrastructures atténuant l'impact sur l'environnement;



- 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;
  - h) les aires de stationnement et de repos, y compris les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les véhicules commerciaux.
2. Les routes visées au paragraphe 1, point a), et indiquées à l'annexe I sont celles qui ont une incidence majeure sur le trafic de fret et de voyageurs longue distance, assurent la jonction entre les principaux centres économiques et urbains et sont interconnectées aux autres modes de transport.
3. Les équipements routiers annexes peuvent notamment comprendre les équipements de gestion du trafic, d'informations et d'indications routières, de prélèvement des péages ou des redevances des usagers, de sécurité, de réduction des incidences néfastes sur l'environnement, de ravitaillement ou de rechargement des véhicules à propulsion de substitution, et de stationnement sûr et sécurisé pour les véhicules commerciaux.

#### *Article 29*

### **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 du Parlement européen et du Conseil<sup>54</sup>;
- b) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues avec un niveau élevé de sécurité du trafic;
- 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<sup>55</sup>;
- 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<sup>56</sup>, au règlement d'exécution 2019/9080/C de la Commission<sup>57</sup> et au règlement délégué C/2019/8369 de la Commission<sup>58</sup>;

---

<sup>54</sup> 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).

<sup>55</sup> 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).

<sup>56</sup> 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).

<sup>57</sup> 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).

<sup>58</sup> 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).

- 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<sup>59</sup>;
  - g) tout système de transport intelligent sur les infrastructures de transport routier soit conforme à la directive (UE) [...] concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et soit déployé dans le respect des actes délégués adoptés en vertu de ladite directive<sup>60</sup>;
  - h) des infrastructures pour carburants alternatifs soient déployées sur le réseau routier conformément au règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs].
2. Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre 2050, les routes visées à l'article 28, paragraphe 1, point a) du réseau global répondent aux exigences suivantes:
- a) supprimé
  - b) des aires de repos sont mises à disposition à un intervalle maximum de 100 km entre elles, offrant suffisamment d'espace de stationnement et des installations appropriées, y compris des installations sanitaires, qui répondent aux besoins d'une main-d'œuvre diversifiée;
  - c) Supprimé.
  - d) des systèmes de pesage en mouvement sont installés tous les 300 km en moyenne sur le réseau d'un État membre. Lors du déploiement de ces systèmes, 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.

---

<sup>59</sup> Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1999 relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

<sup>60</sup> Directive 2021/... révisant la 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 [...]).

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 886/2013 de la Commission<sup>61</sup>:
- pour l'infrastructure existante du réseau global, au plus tard le 31 décembre 2030;
  - 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, des dérogations aux exigences visées au paragraphe 2, sont accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution lorsque la densité de trafic ne dépasse pas 10 000 véhicules par jour dans les deux sens et/ou en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs potentiels 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, le cas échéant. Tout État membre voisin peut présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande au vu des justifications fournies conformément au premier alinéa. La Commission tient dûment compte de l'avis de tout État membre voisin concerné.

---

<sup>61</sup> Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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 30*

#### **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 29, paragraphe 1.
- 1 *bis*. Les États membres veillent à ce que les routes visées à l'article 28, 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:
  - i) 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

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

iii) supprimé.

2. 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 suffisamment d'espace de stationnement 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;

b) supprimé;

c) les exigences prévues à l'article 29, paragraphe 2, point d), sont respectées.

3. Les États membres s'efforcent dans toute la mesure du possible d'assurer, d'ici le 31 décembre 2040, l'aménagement, sur les 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 de transport, 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 commerciaux et répondant aux exigences fixées à l'article 8 bis, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 561/2006<sup>62</sup>. Les États membres peuvent se concentrer sur les tronçons routiers à forte intensité de trafic de marchandises.

---

<sup>62</sup> Règlement (CE) n° 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) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1)

4. Les États membres veillent à ce que les infrastructures routières respectent les exigences de l'article 29, paragraphe 3:
- 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;
  - 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.

5. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux exigences visées aux paragraphes 1 *bis* et 2, sont accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution lorsque la densité de trafic ne dépasse pas 10 000 véhicules par jour dans les deux sens et/ou en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs potentiels 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, le cas échéant. Tout État membre voisin peut présenter un avis à l'État membre qui demande la dérogation. Ce dernier joint à sa demande les avis des États membres voisins. Un État membre peut demander l'octroi de plusieurs dérogations dans une seule demande.

La Commission évalue la demande au vu des justifications fournies conformément au premier alinéa. La Commission tient dûment compte de l'avis de tout État membre voisin concerné.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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*

#### **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 dynamiques de congestion 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;
- 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) n° 561/2006<sup>63</sup>.

## ***SECTION 5***

### ***INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AERIEN***

#### *Article 32*

#### **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 ATM/ANS et les équipements associés, y compris les équipements spatiaux;

---

<sup>63</sup> Règlement (CE) n° 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) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1)

- 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 passagers;
- g) les infrastructures utilisées pour la collecte sélective des déchets, la prévention des déchets et les activités dans le domaine de l'économie circulaire;
- 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 du fret représente au moins 0,2 % du volume annuel total du fret 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 de voyageurs et le volume annuel total de fret se fondent sur la dernière moyenne calculée sur trois ans, basée sur les statistiques publiées par Eurostat.

### *Article 33*

## **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 central dont le volume annuel total de trafic passagers est supérieur à quatre millions soient reliés au réseau transeuropéen de transport ferroviaire et aux nœuds urbains correspondants, tels qu'ils sont définis à l'annexe II, par chemin de fer, métro, train léger ou tramway, au plus tard le 31 décembre 2040, sauf lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques importantes empêchent de telles connexions;
- b) Supprimé.
- c) tout aéroport situé sur leur territoire 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, conformément à la directive 2009/12/CE<sup>64</sup>;
- 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) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>65</sup>, 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) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 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) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs];

---

<sup>64</sup> Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11).

<sup>65</sup> Règlement (CE) n° 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) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

g) les aéroports du réseau central et du réseau global dont le volume annuel total de trafic passagers 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.

2. À la demande d'un État membre, la Commission accorde, dans des cas dûment justifiés, des dérogations au moyen d'actes d'exécution en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 1, points a) et g), en raison de contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, y compris l'absence d'un système ferroviaire sur le territoire, du résultat négatif d'une analyse socio-économique coûts-avantages ou d'effets négatifs potentiels 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 au vu des justifications fournies conformément au premier alinéa.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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.

## **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 ATM 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;
- 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;
- f) relier les aéroports du réseau global et du réseau central dont le volume annuel total de passagers est inférieur à quatre millions au réseau et aux nœuds urbains correspondants, comme indiqué à l'annexe II, par chemin de fer, métro, train léger ou tramway;
- 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 de trafic passagers est inférieur à quatre millions.

## **SECTION 6**

### **INFRASTRUCTURES POUR LES TERMINAUX DE FRET MULTIMODAUX**

#### *Article 35*

#### **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;
  - b *bis*) situés dans les aéroports du réseau transeuropéen de transport, tels qu'énumérés à l'annexe II; ou
  - c) supprimé
  - 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. Dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, 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, y compris les flux de trafic de fret par la route;
  - 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;
  - 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). Elle tient compte des terminaux situés dans les zones frontalières des États membres voisins.

Les États membres consultent les chargeurs, les transporteurs et les opérateurs logistiques 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.

4. Si 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.

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

*4 ter.* 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 de 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.

### *Article 36*

#### **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 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;
- e) des infrastructures pour carburants alternatifs.



### **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 situés le long des voies navigables intérieures indiquées 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 équipés, à l'intérieur du terminal ou à une distance maximale de 3 km, d'au moins une station de recharge au sens de l'article 2, point 43), du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] réservée aux véhicules utilitaires lourds, d'ici le 31 décembre 2030;
  - c) ils sont équipés, d'ici le 31 décembre 2030, d'outils numériques permettant de faciliter:
    - i) l'efficacité des opérations au sein du terminal, tels que, le cas échéant, 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;
    - 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 à l'article 37, paragraphe 1, qui sont reliés au réseau ferroviaire et qui offrent un transbordement vertical, soient en mesure de traiter les types suivants d'unités de chargement intermodales préhensibles: conteneur, caisse mobile ou semi-remorque adaptée au transport intermodal.

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 à l'article 37, paragraphe 1, qui sont reliés au réseau ferroviaire puissent prendre 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. Supprimé.

5. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux exigences minimales visées aux paragraphes 1 à 3 sont accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution 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 potentiels 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 au vu des justifications fournies conformément au premier alinéa.

La Commission peut demander des informations complémentaires à l'État membre au plus tard trente 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 de les compléter dans un délai de trente jours calendaires à compter de la réception desdites informations.

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 38*

**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.

## ***SECTION 7***

### ***NŒUDS URBAINS***

#### *Article 39*

#### **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;
  - b) des points d'accès au réseau transeuropéen de transport, notamment des gares ferroviaires et des gares routières, des terminaux de fret multimodaux, des ports ou des aéroports;
  - c) supprimé
2. Les villes au centre de chacun des nœuds urbains 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 40*

#### **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) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs];
- b) au plus tard le 31 décembre 2027:
- i) à l'adoption et au suivi d'un 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;
  - ii) à la collecte et à la présentation à la Commission d'indicateurs de mobilité urbaine, tels que définis au paragraphe 2 du présent article, pour chaque nœud urbain;
- 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, qui soient équipées d'au moins une station de recharge au sens de l'article 2, point 43), du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs] réservée aux autobus et aux autocars;
- d) d'ici le 31 décembre 2040, à la mise en place, lorsque c'est viable du point de vue économique, 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.

- 1 *bis*. 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.
2. La Commission adopte, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement, un acte d'exécution définissant, en nombre limité, les indicateurs relatifs à la viabilité et à la sûreté des transports visés au paragraphe 1, point b). Cet acte d'exécution précise également les délais individuels pour la soumission de chaque indicateur. Ces délais vont de trois à cinq ans. Lors de la mise en place de l'ensemble détaillé d'indicateurs, il est tenu compte de la disponibilité et de l'accessibilité des données aux niveaux régional et local. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 3.
3. La Commission met aussi en place, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement, 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.

#### *Article 41*

### **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 39, 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. Il peut s'agir, pour les voyageurs, de 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, et, pour le fret et les installations logistiques urbaines, de renforcer la consolidation des livraisons dans les zones urbaines, telles que les microplateformes et les plateformes logistiques cyclables, en particulier celles liées aux infrastructures de transport ferroviaire et par voie d'eau;
- b *bis*) à une interconnexion durable, continue et sûre des infrastructures de transport de voyageurs entre le rail, la route, les modes de transport actifs et, le cas échéant, la navigation intérieure, aérienne et maritime;
- b *ter*) à une interconnexion durable, continue et sûre des infrastructures de transport de fret 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;
- c) à l'atténuation de l'exposition des zones urbaines aux nuisances causées par les transports ferroviaires et routiers de transit;
- d) 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 voyageurs et le fret;
- e) à l'augmentation de la part modale des transports publics ainsi que des mesures et modes actifs visant à orienter principalement la mobilité des voyageurs en faveur de ces modes.
- f) supprimé;
- g) à la promotion d'une livraison de marchandises en zone urbaine qui soit efficace et à faibles émissions sonores et de carbone.

## CHAPITRE IV

### ***DISPOSITIONS POUR DES TRANSPORTS INTELLIGENTS ET RÉSILIENTS***

#### *Article 42*

#### **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 sûreté et de la sécurité, la réduction de la congestion et 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 fret et de voyageurs dont il 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: les SIF;
  - c) pour le transport routier et ses interfaces avec d'autres modes de transport: le STI;
  - d) pour le transport maritime: pour la gestion du trafic maritime, les services VTMS et, pour l'échange d'informations, le système de guichet unique maritime européen (EMSWe);
  - e) pour le transport aérien: les systèmes ATM/ANS, en particulier ceux issus du projet SESAR;
  - f) pour le transport multimodal: les eFTI.



3. supprimé

*Article 43*

**Services de transport de fret durables**

1. Les États membres favorisent les projets d'intérêt commun qui fournissent des services de transport de fret efficaces utilisant les infrastructures du réseau transeuropéen de transport et qui contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres incidences environnementales et socio-économiques négatives, et dont l'objectif consiste à:
  - a) améliorer l'utilisation durable des infrastructures de transport, notamment par leur gestion efficace;
  - b) promouvoir le déploiement de services de transport innovants, y compris grâce aux 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 promouvant des services réguliers et fréquents.

2. supprimé

### **Nouvelles technologies et innovation**

Afin que le réseau transeuropéen de transport puisse s'adapter au développement et au déploiement de technologies innovantes, l'objectif consistera en particulier à:

- a) soutenir et promouvoir la décarbonation des transports par la transition vers des véhicules, des navires et des aéronefs à émissions nulles ou faibles, ainsi que d'autres technologies innovantes et durables pour les transports et les réseaux, de façon harmonisée et coordonnée;
- b) renforcer la décarbonation de tous les modes de transport en stimulant l'efficacité énergétique, introduire des solutions à émissions nulles ou faibles, y compris des systèmes d'approvisionnement en hydrogène et en électricité, ainsi que d'autres solutions nouvelles telles que les carburants durables, et mettre en place les infrastructures correspondantes, si possible grâce à des synergies avec le RTE-E. Ces infrastructures peuvent inclure l'accès au réseau et d'autres installations nécessaires à l'approvisionnement énergétique, tenir compte de l'interface infrastructure/véhicule et englober les systèmes TIC pour les transports. Les infrastructures de transport peuvent 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. Les infrastructures de transport peuvent également contribuer au déploiement d'autres technologies accélérant la décarbonation de l'économie;
- c) 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;
- d) améliorer la sécurité et la durabilité des flux de voyageurs et du transport de marchandises;

- e) 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;
- f) 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;
- g) supprimé
- 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;
- k) faire progresser davantage le développement et le déploiement des systèmes TIC pour les transports au sein des modes de transport et entre eux.

*Article 45*

**Infrastructures sûres et sécurisées**

supprimé

### Résilience des infrastructures

1. Les États membres mettent tout en œuvre pour veiller à ce que soient prises en compte, lors de la planification et de la mise en œuvre de projets d'intérêt commun, la sécurité et la résilience des infrastructures face au changement climatique, aux risques naturels, 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 dûment 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 à l'évolution prévue des conditions climatiques;
  - d) des besoins en matière de protection civile pour réagir aux perturbations;
  - 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 protection contre le changement climatique. La protection contre le changement climatique prend en compte les bonnes pratiques et les 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 des dispositions prévues dans d'autres actes de l'UE, 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 avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

*Article 47*

***Risques pour la sécurité ou l'ordre public***

1. Les États membres mettent tout en œuvre pour que le réseau transeuropéen de transport soit protégé contre les risques potentiels pour la sécurité ou l'ordre public résultant de participations d'une entreprise d'un pays tiers dans un projet d'intérêt commun ou de contributions d'une entreprise d'un pays tiers à un tel projet.
2. 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 de quelque nature que ce soit d'une personne physique d'un pays tiers ou d'une entreprise d'un pays tiers 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.

*Article 48*

**Maintenance et cycle de vie du projet**

1. Sans préjudice de la responsabilité des États membres en ce qui concerne la planification de la maintenance des infrastructures et de leur compétence en matière de gestion et de financement de la maintenance des infrastructures, ainsi que 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 à améliorer leur résilience, et pour que les besoins de maintenance préventive et les coûts estimés sur toute la durée de vie des infrastructures de transport transeuropéennes 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;
- c) supprimé
- d) dans le cas de l'infrastructure ferroviaire, une cohérence soit garantie entre les besoins de maintenance et de renouvellement en lien avec le développement du réseau transeuropéen de transport, et qu'elle soit prise en compte dans la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE et dans le contrat visé à l'article 30 de la directive 2012/34/UE.

#### *Article 49*

#### **Accessibilité pour tous les utilisateurs**

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

- les personnes en situation de vulnérabilité, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite; et
- 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 50*

#### **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.
2. Afin de créer un transport multimodal efficace en termes de 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, notamment le rail, les voies navigables intérieures et le transport maritime à courte distance;
  - b) l'interopérabilité;
  - c) un développement coordonné des infrastructures, 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;
  - d) le soutien au développement et au déploiement coordonnés et intégrés de solutions innovantes pour la numérisation et l'interopérabilité des transports;
  - 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 51*

#### **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, 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 et/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, 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 contrôle sa mise en œuvre conformément à l'article 53;
  - 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 et la Commission et, le cas échéant, toutes 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;
  - 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 peut suggérer de possibles solutions.
6. Sans préjudice des compétences en matière de gouvernance du transport ferroviaire de fret au titre du règlement (UE) n° 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:

- a) coopèrent étroitement avec la gouvernance du transport ferroviaire de fret et les États membres concernés pour 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;
  - b) assurent un suivi des performances des services de fret ferroviaire, en étroite coopération avec la gouvernance du transport ferroviaire de fret et, le cas échéant, recensent les obstacles potentiels, tels que les obstacles techniques et opérationnels, et formulent des recommandations à cet égard.
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;
  - b) en étroite coopération avec les gestionnaires de l'infrastructure, assurent un suivi des performances des services de transport ferroviaire de voyageurs.
8. Conformément à l'article 14, paragraphe 4, du règlement (UE) 2021/1153, la Commission demande l'avis consultatif du 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. Le coordonnateur européen vérifie si les projets proposés par les États membres en vue d'un cofinancement au titre du MIE sont compatibles avec les priorités du plan de travail.
9. Si le coordonnateur européen ne parvient pas à accomplir son mandat de manière satisfaisante et conformément aux exigences du présent article, la Commission peut à tout moment, après consultation des États membres concernés, mettre fin au mandat et désigner un nouveau coordonnateur européen conformément à la procédure définie au paragraphe 1.

### **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 et veillent à la représentation de la gouvernance du transport ferroviaire de fret.
3. 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 de transport ferroviaire de voyageurs transfrontalier;
  - d) les goulets d'étranglement opérationnels;
  - e) les nœuds urbains;
  - f) la coopération avec les pays tiers;
  - g) d'autres sujets jugés nécessaires.

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

4. 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, les représentants des secteurs concernés peuvent y participer. Les États membres désignent un représentant pour participer au forum consultatif de l'ERTMS. Le coordonnateur européen peut aussi constituer des groupes de travail ad hoc.
5. 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.
6. 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 transport ferroviaire de fret, 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. En outre, le coordonnateur européen responsable de l'ERTMS coopère étroitement avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer 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.

**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 deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, 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 des priorités pour son développement futur.
2. Le plan de travail est élaboré en coopération étroite avec l'État membre concerné et en concertation avec le Forum du corridor et la gouvernance du transport ferroviaire de fret, ou le Forum consultatif pour la priorité horizontale. Les États membres concernés approuvent le plan de travail relatif aux corridors de transport européens. 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) n° 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;
  - c) un inventaire des chaînons manquants et des goulets d'étranglement, y compris opérationnels, qui entravent le développement et la mise en œuvre du corridor, en particulier sur les tronçons transfrontaliers;

- d) une analyse des investissements nécessaires, y compris les différentes sources de financement engagées et/ou envisagées 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;
- f) un plan susceptible de comporter des étapes intermédiaires non contraignantes 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 des transports multimodaux, l'accent étant mis en particulier sur les tronçons transfrontaliers et les chaînons manquants au niveau national.

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

- coopère avec le comité exécutif et le comité de gestion du corridor visés à l'article 11 du règlement (UE) n° 913/2010 pour les aspects liés au fret ferroviaire;
- tient compte des éléments de l'analyse qui concernent le corridor, des plans d'action élaborés par les États membres conformément à l'article 35, paragraphe 4, et de la liste visée à l'article 18, point b), du règlement (UE) n° 913/2010 pour les aspects liés aux terminaux de fret multimodaux;
- tient compte des résultats du suivi effectué conformément à l'article 51, paragraphe 7, point b), pour l'aspect lié aux services de transport de voyageurs;

- g) les résultats du suivi des performances des services ferroviaires de fret effectué par la gouvernance du transport ferroviaire de fret conformément à l'article 19, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 913/2010 et la liste des objectifs et mesures relatifs au corridor définis conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 913/2010, en tant que moyens d'atteindre les exigences opérationnelles énoncées à l'article 18 du présent règlement;
  - h) un recensement des mesures dans les nœuds urbains, en coopération avec les États membres concernés et les autorités locales compétentes, qui peuvent contribuer au bon fonctionnement du transport de fret 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 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;
  - 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 soutient les États membres dans la mise en œuvre du plan de travail, notamment en ce qui concerne:
- a) à la demande des États membres concernés, 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) à la demande des États membres concernés, 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;

- 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 et/ou la gestion de projets d'infrastructure transfrontaliers, conformément aux dispositions énoncées à l'article 8, paragraphe 5.

#### *Article 54*

### **Actes d'exécution**

1. Supprimé.
2. Sans préjudice de l'article 8, paragraphe 4 *bis*, et sous réserve de l'approbation des États membres concernés conformément à l'article 172 du TFUE, la Commission peut adopter des actes d'exécution pour la mise en œuvre des tronçons transfrontaliers des corridors de transport européens ou pour la mise en œuvre des priorités horizontales. À la demande de tout État membre concerné, la Commission peut également adopter des actes d'exécution pour la mise en œuvre d'autres tronçons spécifiques des corridors de transport européens dans les États membres concernés afin de garantir une définition cohérente des priorités pour la planification des investissements et de ces infrastructures en fixant des étapes indicatives de mise en œuvre pour les principaux chaînons manquants concernés et pour la suppression des goulets d'étranglement. 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 des États membres.
3. Les actes d'exécution visés au paragraphe 2 sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 3. La Commission applique la même procédure pour modifier les actes d'exécution afin de tenir compte des progrès accomplis, des retards subis ou de la mise à jour des programmes nationaux.
4. Jusqu'à la mise en œuvre intégrale des mesures prévues dans l'acte d'exécution, et sauf dispositions contraires dans l'acte 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 55.



## CHAPITRE VI

### *DISPOSITIONS COMMUNES*

#### *Article 55*

#### **Rapports et contrôle**

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.
- 1 *bis*. Cette information inclut les données techniques annuelles liées aux exigences relatives aux infrastructures de transport énoncées au chapitre III du présent règlement, 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.
- 1 *ter*. 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.
- 1 *quater*. 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 (central, central étendu et global).
- 1 *quinquies*. La Commission précise, au moyen d'actes d'exécution adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 3, la liste des données techniques à transmettre en vertu du paragraphe 1 *bis*.

2. 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.

3. 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 56*

#### **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 60 afin de modifier les annexes I et II, pour:
  - a) tenir compte des modifications résultant des seuils quantitatifs fixés à l'article 20, paragraphe 3, sous a), à l'article 24, paragraphe 4, sous a) et b), et à l'article 32, paragraphe 2, et des seuils quantitatifs et des exigences qualitatives fixés à l'article 24, paragraphe 4, sous b *bis*). 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;
    - 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, ou à la demande de l'État membre concerné;

- b) inclure les nœuds urbains dans le réseau transeuropéen de transport, si il est démontré qu'ils satisfont aux exigences énoncées à l'article 39, paragraphe 2, ou exclure les nœuds urbains du réseau transeuropéen de transport à la demande de l'État membre concerné;
- c) 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 35, 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 35, paragraphe 1, sous a), b) et b bis), à la demande des États membres concernés;
- d) adapter, sur la base des informations fournies par l'État membre concerné, conformément à l'article 55, paragraphe 1, les cartes des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que des voies navigables, en se limitant strictement à reproduire les avancées dans l'achèvement du réseau. Lorsqu'elle adapte ces cartes, la Commission n'accepte aucune adaptation du tracé des routes au-delà des modifications admises dans la décision d'autorisation de projet concernée.

Les adaptations visées aux points a) et b) 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.

1 *bis*. L'acte délégué incluant un nœud urbain à l'annexe II conformément au paragraphe 1, point b):

- a) prolonge de trois ans les délais fixés à l'article 40, paragraphe 1, sous b) et c), respectivement jusqu'au 31 décembre 2030 et jusqu'au 31 décembre 2033; pour les nœuds urbains figurant à l'annexe II après l'expiration des délais fixés à l'article 40, paragraphe 1, sous b) ou c), ces délais sont prolongés de trois ans après l'entrée en vigueur dudit acte délégué;
- b) prolonge de cinq ans, jusqu'au 31 décembre 2045, le délai applicable pour satisfaire aux exigences de l'article 40, paragraphe 1, sous d); pour les nœuds urbains figurant à l'annexe II après l'expiration du délai fixé à l'article 40, paragraphe 1, sous d), ce délai est prolongé de cinq ans après l'entrée en vigueur dudit acte délégué.

1 *ter*. L'acte délégué incluant un terminal rail-route aux annexes I et II conformément au paragraphe 1, sous c):

- a) prolonge de trois ans les délais prévus à l'article 37, paragraphe 1, sous c), et à l'article 37, paragraphe 2, jusqu'au 31 décembre 2033; pour les terminaux rail-route figurant aux annexes I et II après l'expiration des délais fixés à l'article 37, paragraphe 1, sous c), et à l'article 37, paragraphe 2, ces délais sont prolongés de trois ans après l'entrée en vigueur dudit acte délégué;
- b) prolonge de cinq ans le délai prévu à l'article 37, paragraphe 3, jusqu'au 31 décembre 2045; pour les terminaux rail-route figurant aux annexes I et II après l'expiration du délai fixé à l'article 37, paragraphe 3, ce délai est prolongé de cinq ans après l'entrée en vigueur dudit acte délégué.

2. 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 du présent article. La fin de leur éligibilité n'affecte en rien les décisions de financement ou de subventions prises par la Commission avant ladite date.

3. Sous réserve de l'article 172, deuxième alinéa, du TFUE, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 60 afin de modifier l'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 57*

### **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. 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 58*

### **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.
2. Supprimé.
3. Les États membres communiquent à la Commission le (s) projet (s) de plan ou de programme national pertinent (s) contribuant au développement du réseau transeuropéen de transport ou un résumé de celui-ci/ceux-ci, ainsi que toute modification importante de ce(s) projet(s) dès que possible après le lancement d'une consultation publique concernant ce plan ou ce programme. Les États membres fournissent également à la Commission le(s) plan(s) ou le(s) programme(s) national(nationaux) définitif(s) une fois adopté(s).

## *Article 59*

### **Comité**

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Aux fins de l'article 22, paragraphe 3, la Commission est assistée par le comité institué conformément à l'article 7 de la directive 91/672/CEE du Conseil<sup>66</sup>.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 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) n° 182/2011 s'applique.

## *Article 60*

### **Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 11, paragraphe 3, et à l'article 56, paragraphes 1 et 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement]. 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.

---

<sup>66</sup> 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).

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphe 3, et à l'article 56, paragraphes 1 et 3, 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.
- 3 bis. 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".
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 11, paragraphe 3, et de l'article 56, paragraphes 1 et 3, 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 61*

#### **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 51, paragraphe 5, point e), et à l'article 53, paragraphe 1, respectivement.

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;
  - c) les changements des flux du transport de passagers et de fret;
  - d) les évolutions des investissements dans les infrastructures de transport nationales;
  - e) la nécessité d'apporter des modifications au présent règlement.

L'évaluation étudie 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 dispositions des 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 62

### **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, la Commission peut demander à l'État membre ou aux États membres concerné(s) 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 concerné(s) 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 au soutien apporté aux États membres en vue de la résolution du problème.
3. Sans préjudice de la procédure prévue à l'article 258 du TFUE et de l'article 8, paragraphe 4 *bis*, la Commission peut, après avoir examiné les raisons fournies par l'État membre ou les États membres concerné(s) conformément au premier paragraphe, dans le cas où le retard important dans le démarrage ou l'achèvement des travaux sur le réseau central, le réseau central étendu ou le réseau global est imputable à l'État membre ou aux États membres, sans justification objective, adresser à l'État membre ou aux États membres concerné(s) des recommandations non contraignantes en vue de résorber ce retard et/ou de prévenir ou de réduire de nouveaux retards.
4. Supprimé.

*Article 63*

**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 s'appliquent pas à Chypre, à Malte 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 ces États membres et régions.

Les dispositions relatives à l'écartement nominal standard européen pour le rail figurant à l'article 16 *bis* ne s'appliquent pas aux îles et aux régions ultrapériphériques.

*Article 64*

**Modifications du règlement (UE) 2021/1153**

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

*Article 65*

**Modifications du règlement (UE) n° 913/2010**

Le règlement (UE) n° 913/2010 est modifié comme suit:

- 1) L'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

## **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."

1 bis) À l'article 2, paragraphe 1, la référence à "l'article 2 de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 3 de la directive 2012/34/UE".

2) À l'article 2, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"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 définis à l'article 11, paragraphe 1, du [nouveau règlement RTE-T]\* et de 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 et/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 51 du règlement [nouveau règlement RTE-T].

\* Règlement [...]"

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. Supprimé.

2. À compter de la date d'entrée en vigueur du règlement [nouveau règlement RTE-T] ou en cas de modification du tracé d'un corridor de transport européen conformément à l'article 11, paragraphe 3, dudit règlement, 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 dans un délai de dix-huit 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 l'organisation et la gestion du corridor conformément aux articles 9 à 19 au nouvel alignement géographique.

3. 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 dispositions des 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) Au paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée:

"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, sous c).".

ab) Au paragraphe 2, la référence à "l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE".

ac) Le paragraphe 2 *bis* suivant est ajouté:

"Un État membre qui a fait usage de l'article 5, paragraphe 4, du présent règlement, dans sa version initiale, peut décider que, pendant une période n'excédant pas dix ans à compter du [date d'entrée en vigueur du règlement RTE-T révisé], le(s) gestionnaire(s) de l'infrastructure responsable(s) de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire ne participe(nt) 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 que le(s) gestionnaire(s) de l'infrastructure ferroviaire responsable(s) de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire participe(nt) au comité de gestion institué en vertu du paragraphe 2 du présent article. Il notifie sans délai sa décision à la Commission et aux autres États membres participant au corridor de fret concerné."

ad) Le paragraphe 2 *bis* suivant est ajouté:

"L'Irlande peut décider que les représentants de ses autorités et le(s) gestionnaire(s) de l'infrastructure responsable(s) de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire ne participent pas au comité exécutif et/ou au comité de gestion institué(s) en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article. L'Irlande notifie sans délai sa décision à la Commission et aux autres États membres participant au corridor de fret concerné.

Dans ce cas, les autorités et le(s) gestionnaire(s) de l'infrastructure concerné(s) 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(s) gestionnaire(s) de l'infrastructure responsable(s) de l'infrastructure ferroviaire sur son territoire participent au comité exécutif et/ou au comité de gestion institué(s) en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article. Elle notifie sans délai sa décision à la Commission et aux autres États membres participant au corridor de fret concerné."

ae) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

"Le comité exécutif prend ses décisions par consentement mutuel des représentants des autorités des États membres concernés participant audit comité."

af) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"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 audit comité. 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) n° 2137/85 du Conseil du 25 juillet 1985 relatif à l'institution d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE)."

ag) Au paragraphe 6, la référence à "l'article 4, paragraphe 2, de la directive 91/440/CE" est remplacée par une référence à "l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE".

b) Le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

"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 fluviaux et maritimes. 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."

c) Au paragraphe 8, la phrase suivante est ajoutée:

"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."

d) Le paragraphe 10 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 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 aux dispositions de 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 exigences énoncées à l'article 12 *bis* du présent règlement;
- d) les mesures visant à mettre en œuvre les dispositions des 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);
- 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 53 du règlement [nouveau règlement RTE-T]. 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) et les mesures visées au point d) 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 révisé 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, sous 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 35, paragraphes 3 et 4, du règlement [nouveau règlement RTE-T].
5. Le comité de gestion prend, s'il y a lieu, des mesures visant à coopérer avec les administrations régionales et/ou locales 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 53 du règlement (UE) [nouveau règlement RTE-T].
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 fret 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, 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 RTE-T pertinentes pour le transport ferroviaire de marchandises, telles qu'elles sont définies aux chapitres II et III du règlement (UE) [... nouveau règlement RTE-T];
  - 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."

8 bis) Un article 12 bis nouveau est ajouté:

*"Article 12 bis*

### **Exigences opérationnelles relatives aux corridors de fret ferroviaire**

1. Le comité exécutif, en étroite coopération avec le comité de gestion, met tout en œuvre pour que, d'ici au 31 décembre 2030, 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 fret 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 où 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<sup>67</sup> 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;

---

<sup>67</sup> 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).

- b) au moins 75 % des trains de marchandises traversant au moins une frontière d'un corridor de fret 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. Supprimé.

8 *ter*) L'article 13 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 3, la référence à "la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "la directive 2012/34/UE";

b) au paragraphe 4:

- la référence à "l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE";

- la référence à "l'article 13 et au chapitre III de ladite directive" est remplacée par une référence à "l'article 38 et au chapitre IV, section 3, de ladite directive".

8 *quater*) À l'article 14:

a) au paragraphe 1), la référence à "l'article 14, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 39 de la directive 2012/34/UE";

b) au paragraphe 3:

- la référence à "l'article 15 de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 40 de la directive 2012/34/UE";

- la référence à "l'annexe III de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'annexe VII de la directive 2012/34/UE";

c) au paragraphe 5, la référence à "l'article 23 de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 48 de la directive 2012/34/UE";

- d) au paragraphe 8, la référence à "l'article 19, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 44, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE";
- e) au paragraphe 10, la référence à "l'article 14, paragraphe 2, de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE".

8 *quinquies*) À l'article 15:

- la référence à "l'article 16, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 41, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE";
- la référence à "l'article 10, paragraphe 5, de la directive 91/440/CEE" est remplacée par une référence à "l'article 28 de la directive 2012/34/UE".

8 *sexies*) À l'article 17, paragraphe 2, la référence à "l'article 3 de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 27 de la directive 2012/34/UE".

8 *septies*) À l'article 18, sous a), la référence à "l'article 3 de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 27 de la directive 2012/34/UE".

9) 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, sous 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, sous c), et les exigences opérationnelles visées à l'article 12 *bis*.
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."

9 *bis*) L'article 20 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1:

- la référence à "l'article 30 de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 55 de la directive 2012/34/UE";
- la deuxième phrase est remplacée par la phrase suivante: "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.";

b) Au paragraphe 6, la référence à "l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2001/14/CE" est remplacée par une référence à "l'article 40, paragraphes 1 et 2, de la directive 2012/34/UE.

9 *ter*) L'article 21 est supprimé.

10) 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, 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, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement et tous les quatre ans par la suite."

11) L'annexe du présent règlement est supprimée.

*Article 66*

**Abrogation**

Le règlement (UE) n° 1315/2013 est abrogé à compter du [date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Les références faites au règlement (UE) n° 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 67*

**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 Strasbourg, le

*Par le Parlement européen*

*Par le Conseil*

*Le président / La présidente*

---