COM(2021) 812 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 03 février 2022

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 03 février 2022

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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

E 16421

Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 17 décembre 2021
(OR. en)

15109/21

Dossier interinstitutionnel:
2021/0420(COD)

TRANS 760
CODEC 1669
IA 210

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	15 décembre 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 812 final
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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2021) 812 final.

p.j.: COM(2021) 812 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Strasbourg, le 14.12.2021
COM(2021) 812 final

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) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013

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

{SEC(2021) 435 final} - {SWD(2021) 471 final} - {SWD(2021) 472 final} - {SWD(2021) 473 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La présente proposition législative pour la révision du règlement (UE) nº 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un élément essentiel du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie de mobilité durable et intelligente. Le règlement RTE-T vise à constituer, à l'échelle de l'UE, un réseau efficace et multimodal de chemins de fer, de voies navigables intérieures, de voies de transport maritime à courte distance et de routes reliés aux nœuds urbains, aux ports maritimes et intérieurs, aux aéroports et aux terminaux dans toute l'Union. La révision vise en premier lieu à résoudre les problèmes liés au caractère insuffisant et/ou incomplet des normes relatives aux infrastructures du RTE-T et au manque d'intégration des normes applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs du RTE-T, qui ont des incidences négatives sur le climat et l'environnement. En deuxième lieu, le réseau RTE-T souffre d'un engorgement de la capacité et d'une connectivité insuffisante du réseau à toutes les régions, entravant de ce fait la multimodalité. En troisième lieu, il y a lieu de remédier à l'insuffisance de la sécurité et de la fiabilité des infrastructures du RTE-T. Enfin, les instruments de gouvernance sont inadaptés par rapport aux nouveaux besoins et un réexamen de la conception du réseau RTE-T est nécessaire de manière à accroître la cohérence avec les autres politiques.

La révision du règlement RTE-T poursuit donc quatre objectifs principaux. En premier lieu, elle vise à rendre le transport plus respectueux de l'environnement en prévoyant les infrastructures de base adéquates pour contribuer à réduire les encombrements et les émissions de gaz à effet de serre (GES) ainsi que la pollution de l'air et des eaux en améliorant l'efficacité de chaque mode de transport et en rendant viable une hausse des activités de transport grâce à des modes de transport plus durables. Plus particulièrement, elle cherche à favoriser une augmentation de la part du transport ferroviaire, du transport maritime à courte distance et des voies navigables intérieures afin de parvenir à un partage modal plus durable du système de transport et donc de réduire ses externalités négatives. En deuxième lieu, elle tend à encourager des transports continus et efficaces, à stimuler la multimodalité et l'interopérabilité entre les modes de transport du RTE-T et à mieux intégrer les nœuds urbains dans le réseau. Éliminer les goulets d'étranglement, de même que les chaînons manquants, et améliorer la multimodalité et l'interopérabilité du système de transport européen contribueront à la réalisation du marché intérieur. En troisième lieu, elle aspire à accroître la résilience du RTE-T face au changement climatique et aux autres aléas naturels ou catastrophes d'origine humaine. Il est crucial que le RTE-T soit résilient face aux retombées négatives potentielles du changement climatique, de manière à protéger les investissements publics et préserver leur pérennité au regard du nouveau climat; il y a également lieu d'appuyer la neutralité climatique en incluant les coûts des émissions de gaz à effet de serre dans l'analyse coûts-avantages. Dernier élément, mais non des moindres, elle a l'ambition de renforcer l'efficacité des outils de gouvernance du RTE-T, de rationaliser les instruments de notification et de suivi et de réexaminer la conception du réseau RTE-T.

À l'aide de cette politique révisée du RTE-T, nous devrions œuvrer à la mise en place d'un réseau transeuropéen de transport fiable, sans discontinuité et de haute qualité garantissant une connectivité durable à travers toute l'Union européenne sans interruptions physiques, goulets d'étranglement ou chaînons manquants d'ici à 2050. Ce réseau contribuera au bon fonctionnement du marché intérieur, à la cohésion économique, sociale et territoriale du

territoire de l'UE ainsi qu'aux objectifs du pacte vert pour l'Europe. Il devrait être développé progressivement, par étapes, avec des délais intermédiaires en 2030 et 2040.

Cette initiative s'inscrit dans le programme de travail de la Commission pour 2021, à l'annexe I (nouvelles initiatives).

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

En tant que pilier principal de la politique de l'Union européenne en matière d'infrastructures de transport, le règlement RTE-T fait office de catalyseur et dépend également de politiques complémentaires. Les normes et exigences fixées dans le règlement RTE-T sont directement liées aux objectifs et besoins pertinents dans d'autres secteurs/domaines des transports et donc à d'autres législations plus sectorielles. Cela signifie, par exemple, que l'infrastructure ferroviaire du RTE-T (afin d'assurer un transport et une mobilité transfrontières continus) doit respecter la législation relative à l'interopérabilité consacrée dans la politique ferroviaire. Pareillement, les infrastructures routières du RTE-T doivent respecter la législation de l'UE sur la sécurité routière. La mise en œuvre de politiques sectorielles requiert également un solide cadre réglementaire pour le RTE-T, puisque ce dernier fournit le réseau d'infrastructures nécessaire à la mise en vigueur d'autres mesures sectorielles ou textes législatifs, dont certains surpassent toutefois le RTE-T.

La performance du règlement RTE-T pour les indicateurs tels que ceux afférents aux parts modales, à un service de qualité supérieure et à l'utilisation d'infrastructures de recharge/de ravitaillement dépend d'efforts concertés avec des domaines d'action associés. Cela se rapporte en particulier aux synergies entre le RTE-T et le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs (proposition de règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs) ainsi que le RTE-T et les systèmes de transport intelligents (STI), ces deux éléments étant intrinsèquement dépendants l'un de l'autre. Par exemple, le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs régit la mise à disposition de points de recharge/ravitaillement sur le RTE-T tandis que le règlement RTE-T prévoit l'infrastructure de base pour leur déploiement à grande échelle dans une perspective de réseau européen. De même, le STI réglemente la fourniture de systèmes de transport intelligents sur le RTE-T, dans le cadre d'un plus large ensemble de mesures. Tant le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs que les STI nécessitent une définition du RTE-T pour leur mise en œuvre (c'est-à-dire un champ d'application géographique), fournie par les cartes comprises dans le règlement RTE-T. Ces considérations s'appliquent en outre à d'autres initiatives qui s'inscrivent dans le plan d'action de la stratégie de mobilité durable et intelligente, telles que la révision du règlement relatif aux corridors de fret ferroviaire, celle du train de mesures en matière de mobilité urbaine, ou le plan d'action NAIADES III. Le règlement RTE-T déterminera l'alignement des corridors de transport européens qui remplaceront les corridors de fret ferroviaire ainsi que les corridors de réseau central. Cela permettra de garantir la cohérence du développement du réseau et contribuera à former des synergies entre les infrastructures et les aspects opérationnels du réseau.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le pacte vert pour l'Europe, adopté par la Commission européenne en décembre 2019, place l'action pour le climat au cœur de ses priorités en fixant un objectif de neutralité climatique de l'Union européenne à l'horizon 2050. Dans le domaine des transports, le pacte vert pour l'Europe appelle à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, afin que l'Union européenne devienne une économie neutre pour le climat d'ici à 2050, tout en œuvrant en faveur d'une ambition zéro pollution.

De plus, le RTE-T est étroitement lié aux politiques en matière de réseaux transeuropéens dans les domaines de l'énergie et des télécommunications, et les dispositions visant à exploiter les synergies entre les trois politiques sont inscrites dans la législation. De la même manière, le RTE-T est intimement associé à la politique maritime, c'est-à-dire que le transport maritime constitue l'un des secteurs majeurs de l'économie bleue durable[1].

Quant aux financements de l'Union européenne, le règlement RTE-T est directement associé au règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), puisque ce dernier définit les projets d'intérêt commun éligibles en vertu du MIE. Par ailleurs, les infrastructures du RTE-T sont en grande partie financées par les Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI) et, depuis peu, au travers du Fonds pour la reprise et la résilience (FRR) également. Enfin, le RTE-T s'aligne pleinement sur les politiques environnementales et climatiques de l'Union européenne, notamment la stratégie et la législation en faveur de la biodiversité, dont la directive-cadre sur l'eau et les directives relatives aux oiseaux et aux habitats naturels et la stratégie de l'Union européenne relative à l'adaptation au changement climatique[2].

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE — articles 170 à 172) prévoit l'établissement et le développement de réseaux transeuropéens dans les secteurs des infrastructures de transport, des télécommunications et de l'énergie[3]. L'Union vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux. Elle tient compte en particulier de la nécessité de relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union (article 170 du TFUE). À cette fin, l'Union établit un ensemble d'orientations couvrant les objectifs, les priorités ainsi que les grandes lignes des actions envisagées dans le domaine des réseaux transeuropéens. Ces orientations cernent les projets d'intérêt commun, prennent toutes les mesures susceptibles de s'avérer nécessaires pour garantir l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de la normalisation technique, et peuvent appuyer les projets d'intérêt commun soutenus par les États membres. D'autre part, l'Union peut également contribuer au financement, dans les États membres, de projets spécifiques en matière d'infrastructure des transports par le biais du Fonds de cohésion créé conformément à l'article 177. Une coopération avec des pays tiers est également prévue de manière à veiller à la bonne interopérabilité des réseaux (article 171 du TFUE).

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Le TFUE dispose que les réseaux transeuropéens permettent aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques et aux collectivités régionales de bénéficier pleinement d'un espace sans frontières intérieures. La mise en œuvre de ces réseaux tient également compte de la nécessité de promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de l'Union et de renforcer sa cohésion économique, sociale et territoriale.

---

1 Communication relative à une nouvelle approche pour une économie bleue durable dans l'Union européenne, COM(2021) 240.

2 Bâtir une Europe résiliente — La nouvelle stratégie de l'Union européenne pour l'adaptation au changement climatique, COM(2021) 82 final.

3 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, titre XVI — réseaux transeuropéens (articles 170 à 172).

La politique du RTE-T est donc, de par sa nature, une politique qui dépasse les frontières des États membres puisqu'elle se concentre sur un seul réseau européen au-delà des frontières. Un État membre ne peut évidemment pas établir un tel réseau d'ampleur européenne à lui seul. Si les États membres développaient seuls les infrastructures, les intérêts nationaux prévaudraient souvent sur l'intérêt européen. Dès lors, les avantages d'un réseau de transport européen durable et de haute qualité disparaîtraient. Dans cette situation, il se pourrait que les problèmes de connectivité et d'interopérabilité transfrontières ne soient pas non plus suffisamment traités, car les États membres privilégient principalement les connexions intranationales, quand bien même les projets transfrontières sont essentiels afin de tirer les avantages du réseau dans son ensemble et de remédier aux goulets d'étranglement qui génèrent de la congestion. Cela conduirait non seulement au risque d'un manque de connectivité continue pour les déplacements à travers l'Europe, mais également à une potentielle incohérence entre les approches de planification nationales. En contrepartie, des normes et des exigences en matière d'interopérabilité différentes dans divers États membres de l'Union européenne entraveraient la fluidité des transports à travers l'Union, et accroîtraient même les coûts pour les utilisateurs des transports. Globalement, un RTE-T continu, sans aucun écart physique, intégrant des solutions intelligentes et innovantes est crucial pour permettre le bon fonctionnement du marché intérieur, renforcer la cohésion et participer à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe.

Depuis sa constitution en tant que politique de l'Union européenne en 1993, la valeur ajoutée de la politique du RTE-T a toujours été fortement affirmée dans son ensemble par les États membres, les régions, les villes et les acteurs industriels. La valeur ajoutée européenne du RTE-T a aussi été l'une des conclusions majeures de l'évaluation du règlement RTE-T actuel. En effet, concentrer les efforts sur la création d'un réseau de transport commun à l'échelle de l'Europe est clairement reconnu comme une vision dont les avantages excèdent ceux d'une action nationale isolée. La garantie d'une base commune et cohérente au niveau européen pour la définition des «projets d'intérêt commun» et, en conséquence, pour l'alignement des efforts de planification et de mise en œuvre d'un grand groupe d'acteurs constitue une valeur ajoutée manifeste et largement reconnue du RTE-T.

Cela vaut également pour la dimension des nœuds urbains, car il importe que le trafic urbain soit bien relié au trafic interrégional et international. Effectivement, le rôle des nœuds urbains sur le RTE-T ne se limite pas au niveau local, les activités de transport sur le RTE-T démarrant et/ou finissant dans ces nœuds, ou transitant pas ces derniers, ce qui exige une bonne coordination entre les diverses étapes afin d'éviter les goulets d'étranglement.

Cependant, la mobilité urbaine est et demeure une politique relevant principalement de la compétence des États membres (autorités locales). L'action de l'Union européenne devrait rester restreinte aux aspects de la mobilité urbaine liés au trafic interrégional et international. Cela compte également pour l'entretien des infrastructures: si l'entretien des infrastructures relève encore et toujours de la principale responsabilité des États membres, il est crucial de veiller à ce que le RTE-T continue d'assurer des services de haute qualité aux citoyens et aux entreprises au travers de règles minimales formulées dans le règlement RTE-T.

- **Proportionnalité**

Tel que détaillé au chapitre 7 de l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition, aucune des possibilités d'action ne va au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs d'action globaux. L'intervention proposée incite au transfert de volumes de transport vers des modes de transport plus durables, ce qui est essentiel pour concrétiser l'ambition climatique renforcée à l'horizon 2030 et l'objectif général de parvenir à la neutralité

climatique d'ici à 2050. Les possibilités d'action sont conçues pour établir un cadre stratégique cohérent ainsi qu'un réseau de transport harmonieux et de haute qualité qui feront office de base pour les autres politiques sectorielles afin de réaliser leurs objectifs. Elles sont élaborées pour éviter toute retombée disproportionnée sur les autorités locales, les opérateurs des infrastructures et les prestataires de services de mobilité, notamment en s'appuyant sur un système de gouvernance bien implanté tout en continuant de le développer. Ce point a été pleinement démontré dans l'évaluation du règlement (UE) nº 1315/2013 de même que dans l'analyse de référence étayant l'analyse d'impact pour la révision dudit règlement. Les possibilités d'action respectent donc pleinement le principe de proportionnalité.

- **Choix de l'instrument**

Puisqu'il s'agit d'une proposition de révision d'un règlement existant, il paraît légitime de maintenir le statut de l'instrument tel quel.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

L'évaluation du règlement RTE-T [SWD(2021) 117 final][4] a conclu que le RTE-T permet à tous les acteurs concernés (États membres, régions, villes, secteur des transports, gestionnaires de l'infrastructure de tous les modes de transport, utilisateurs) de bénéficier d'un cadre stratégique commun qui contribue à l'achèvement progressif d'un réseau européen d'infrastructures de transport commun et cohérent. En tant que tel, le règlement ajoute une dimension européenne à la planification nationale des infrastructures et répond à des besoins et offre des avantages allant au-delà de ce que permettent les différentes approches nationales. Néanmoins, l'évaluation a également jugé qu'il y avait lieu d'intensifier les efforts en vue d'atteindre les nouveaux objectifs stratégiques. En effet, le contexte stratégique a radicalement changé depuis l'établissement du règlement RTE-T en 2013, plus particulièrement au travers de l'adoption du pacte vert pour l'Europe et de la stratégie de mobilité durable et intelligente ainsi que du plan d'action «zéro pollution». Les liens entre les conclusions de l'évaluation ex post, y compris les défauts recensés, et la proposition sont présentés ci-dessous:

Principales conclusions de l'évaluation ex post	Proposition
Conclusions sur la pertinence	
Les quatre objectifs spécifiques du règlement RTE-T restent tous pertinents, sont tout aussi importants l'un que l'autre et se complètent.	La proposition maintient et approfondit les objectifs spécifiques du règlement.
L'adéquation de la structure de conception et des délais d'achèvement fixés à 2030 et 2050 n'est plus à prouver.	La proposition conserve généralement la structure du réseau ainsi que les délais d'achèvement, mais ajoute un nouveau délai intermédiaire (en 2040) afin de garantir une approche par étapes à l'horizon 2050.
En ce qui concerne les objectifs spécifiques «efficience du	La proposition a l'ambition d'améliorer la

[4] Évaluation du règlement (UE) nº 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, SWD(2021) 117 final du 26 mai 2021.

Principales conclusions de l'évaluation ex post	Proposition
développement des infrastructures pour faciliter le marché intérieur» et «cohésion sociale, économique et territoriale», il est absolument nécessaire de progresser dans l'établissement des exigences visant à améliorer la qualité des infrastructures du RTE-T.	qualité du RTE-T et de veiller à ce que cette qualité soit préservée pendant toute la durée de vie des infrastructures. Des mesures supplémentaires sont introduites pour faire progresser l'interopérabilité et l'accessibilité du réseau.
En ce qui concerne l'objectif spécifique «durabilité», il faut pallier l'absence d'adéquation pour favoriser la décarbonation conformément à l'objectif du pacte vert pour l'Europe. L'objectif visant à réduire de 90 % les émissions dues aux transports d'ici à 2050 ne peut être atteint sans un RTE-T adapté à des transports plus écologiques.	La proposition renforce les exigences en adéquation avec la contribution nécessaire aux objectifs du pacte vert pour l'Europe pour l'ensemble des modes de transport.
En ce qui concerne l'objectif spécifique «augmentation des avantages pour les utilisateurs», le règlement RTE-T devrait être amélioré pour renforcer l'identification, la combinaison et la mise en œuvre de projets du point de vue des services intégrés de porte à porte destinés aux utilisateurs. L'absence actuelle d'adéquation est particulièrement manifeste dans le domaine du transport de voyageurs.	Dans la proposition, des mesures sont définies pour renforcer le point de vue des services et des utilisateurs du RTE-T, en particulier en ce qui concerne le transport de voyageurs.
La complémentarité entre le réseau central et le réseau global pourrait être consolidée afin d'aider à combler les lacunes persistantes en matière d'accessibilité et de connectivité et de veiller à couvrir de façon la plus large et la plus efficace possible les nouveaux paramètres de qualité des infrastructures.	La proposition formule des mesures tendant à l'alignement des normes et exigences entre les deux niveaux du réseau (global et central) dans les domaines tels que les infrastructures ferroviaires, les carburants alternatifs ou les nœuds urbains.
Conclusions sur l'efficacité	
Dans l'ensemble, le règlement RTE-T a très efficacement recensé des milliers de projets sur la base d'un unique cadre stratégique d'ampleur européenne.	La proposition préserve le cadre de définition des projets sur le réseau.
Toutefois, des retards dus à des procédures préparatoires complexes, des divergences persistantes entre les objectifs européens convenus et la planification nationale des infrastructures et des investissements, ou à des outils de gouvernance limités au niveau de l'Union européenne subsistent pour certains projets.	La proposition cerne des mesures aspirant à garantir l'alignement des intérêts et responsabilités nationaux sur les objectifs du RTE-T, tout en respectant le principe de subsidiarité[5].
La mise en place du RTE-T pourrait être améliorée davantage, tout particulièrement à la lumière des nouveaux défis et objectifs (décarbonation, numérisation et risques croissants de crises imprévues).	La proposition définit des mesures qui œuvrent à renforcer les instruments existants de l'Union européenne (par exemple les corridors de réseau central, les plans de travail, les décisions d'exécution de la Commission). En outre, elle énonce des mesures visant à améliorer la résilience du réseau.
L'instrument des corridors de réseau central, y compris les coordonnateurs européens, s'est révélé à la fois hautement pertinent et efficace.	La proposition approfondit et étend le concept des corridors tout en donnant plus d'importance au rôle des coordonnateurs européens.
Conclusion sur l'efficacité	

[5] La question des procédures préparatoires complexes et chronophages est également abordée dans la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 concernant des mesures de rationalisation en vue de progresser dans la réalisation du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).

Principales conclusions de l'évaluation ex post	Proposition
En ce qui concerne les obligations en matière d'information et de suivi énoncées dans le règlement RTE-T, il est possible de rationaliser et de renforcer ces outils.	La proposition expose des mesures rationalisant les instruments de suivi et facilitant la communication des informations.
La coordination entre les corridors de réseau central et les corridors de fret ferroviaire a apporté certains gains d'efficacité, mais il existe un potentiel inexploité en ce qui concerne un meilleur alignement entre les deux instruments en matière de planification des investissements et de définition des projets.	La proposition garantit l'alignement géographique des deux instruments relatifs aux corridors sur les corridors de transport européens et renforce davantage la coordination entre les deux instruments.
Conclusions sur la cohérence et la coordination	
Pour atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe, il faudrait que les infrastructures du RTE-T soient intégralement alignées sur les dispositions des autres initiatives politiques dans les domaines des carburants alternatifs (règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs) et des initiatives FuelEU Maritime et ReFuelEU Aviation.	La proposition assure un alignement intégral sur les autres initiatives politiques relatives aux carburants alternatifs.
Nécessité de renforcer la cohérence avec les défis posés par la transition numérique et d'autres nouvelles technologies.	La proposition veille à un alignement intégral sur les autres initiatives politiques relatives aux systèmes de transport intelligents.
Conclusions sur la valeur ajoutée européenne	
La valeur ajoutée de la politique du RTE-T a toujours été fortement affirmée dans son ensemble par les États membres, les régions, les villes et les acteurs industriels. Cette politique suscite en outre un intérêt croissant en dehors de l'Union européenne, notamment dans les États voisins, mais également dans d'autres régions du monde, par exemple en ce qui concerne l'extension des liaisons de transport terrestre à l'Asie.	Au sujet de la participation des pays tiers et des pays voisins, l'approche reste la même. Quant à l'extension du RTE-T à des pays tiers, la vision de l'Union européenne est développée dans une communication distincte de la Commission.
La garantie d'une base commune et cohérente au niveau européen pour la définition des «projets d'intérêt commun» et, en conséquence, pour l'alignement des efforts de planification et de mise en œuvre d'un grand groupe d'acteurs constitue une valeur ajoutée manifeste et largement reconnue et aurait été impossible sans le règlement (UE) nº 1315/2013.	La proposition a conservé et approfondi le cadre du RTE-T en faveur d'une planification et d'une mise en œuvre harmonisées du réseau.

- **Consultations des parties prenantes**

Au cours de la phase d'évaluation, les consultations des parties prenantes suivantes se sont tenues:

Consultation publique ouverte: dans le premier temps du processus formel de révision, entre le 24 avril et le 17 juillet 2019, la Commission a organisé une consultation publique ouverte. Le questionnaire était disponible dans toutes les langues officielles de l'Union européenne. Cette consultation a recueilli plus de 600 réponses de la part d'un large groupe de parties prenantes très diverses, dont les autorités publiques (aussi bien internationales que locales), les gestionnaires d'infrastructures, les utilisateurs des transports pour le compte d'autrui, la société civile et les citoyens. Il est important de noter que plus de 150 parties prenantes (y compris un certain nombre d'États membres et d'associations européennes clés) ont déjà profité de cette étape initiale pour présenter leurs documents de synthèse soulignant les forces et les faiblesses de la politique et — notamment — ses possibilités et besoins futurs.

Les résultats de la consultation publique ouverte ont été analysés et pris en considération dans le processus d'évaluation global.

Consultations ciblées des parties prenantes: trois éléments principaux ont caractérisé l'approche de consultation des parties prenantes expertes conçue par le consultant: les enquêtes en ligne, les entretiens et les études de cas portant sur des questions d'une importance particulière. L'ambition des consultations ciblées était de collecter des données de groupes de parties prenantes précis aux niveaux local, national et européen. De manière générale, les opinions des parties prenantes ont démontré une perception très cohérente des points de vue, et aucun groupe de parties prenantes ne s'est particulièrement distingué des autres, sauf indication contraire dans l'évaluation.

Enquêtes en ligne: une étude par questionnaire a été menée entre le 20 janvier et le 16 mars 2020 afin de recueillir les données sur les perceptions et les expériences des parties prenantes à propos du règlement RTE-T, de sa mise en œuvre et de ses résultats à ce jour, ainsi que sur leurs opinions à l'égard des recommandations relatives aux futures évolutions de la politique de l'Union européenne dans ce domaine. Globalement, plus de 2 000 parties prenantes expertes dans les domaines concernés ont été contactées dans le cadre d'enquêtes en ligne. Au total, 198 réponses valables ont été reçues.

Entretiens: au total, 44 parties prenantes ont été interrogées, avec des échantillons représentatifs de répondants à l'enquête et de représentants de groupes de parties prenantes concernés. Le but principal de ces entretiens semi-structurés était de mieux comprendre la mise en œuvre du règlement RTE-T, les progrès accomplis et les facteurs de réussite/difficultés du point de vue des diverses parties prenantes. Les entretiens globaux ont enrichi la recherche documentaire, la consultation publique ouverte et l'enquête générale pour expliquer les données quantitatives obtenues et combler toute lacune décelée, soutenir les études de cas thématiques et creuser les questions clés pour lesquelles les données issues d'autres sources étaient imprécises ou nécessitaient des explications supplémentaires.

Études de cas: outre l'évaluation générale du règlement RTE-T, neuf études de cas thématiques ont été effectuées dans des domaines d'action du RTE-T choisis. Elles ont été entreprises dans des domaines dans lesquels les travaux de la Commission menés au cours de la phase de mise en œuvre du règlement RTE-T ont révélé qu'il existerait potentiellement un manque de pertinence, à la lumière aussi bien des évolutions au cours des dernières années que des évolutions futures prévisibles. Trois ateliers en ligne rassemblant des parties prenantes telles que des fonctionnaires de l'Union européenne, des parties prenantes du secteur du transport et des partenaires sociaux ont été conçus et menés à bien dans l'optique de valider les résultats et de débattre des conclusions et des recommandations des études de cas en lien avec la mobilité urbaine, l'innovation et les nouvelles technologies (numérisation).

Au cours de la phase d'analyse d'impact, les consultations des parties prenantes suivantes se sont tenues:

une **consultation publique ouverte supplémentaire** s'est déroulée pendant la phase d'analyse d'impact. Cette consultation a été réalisée entre le 10 février et le 5 mai 2021 sur le site web EUSurvey. La consultation se divisait en cinq parties, débutant par une question générale portant sur le règlement, suivie de questions au sujet des mesures complémentaires susceptibles d'être prises dans un règlement modifié ainsi que sur l'orientation possible de ce dernier. La consultation a suscité 496 réponses au total. Les principales questions soulevées étaient:

- les mesures permettant la décarbonation et la réduction des émissions de polluants atmosphériques dans le système de transport;
- les mesures liées à la qualité et à la résilience des infrastructures;
- les mesures liées à l'innovation, à la numérisation et à l'automatisation; et
- les domaines prioritaires potentiels pour les possibilités d'action.

L'ensemble des contributions des parties prenantes ont été utilisées dans le processus d'élaboration de la proposition. Si les contributions recueillies au cours de la phase d'évaluation ont particulièrement servi à cerner et peaufiner les différentes mesures à analyser plus en profondeur dans l'analyse d'impact, les contributions reçues lors de la phase d'analyse d'impact ont été cruciales pour valider les mesures et les options choisies, et donc l'approche à adopter pour la révision du règlement.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Cour des comptes

La Cour des comptes a entrepris plusieurs audits et examens des politiques liées aux infrastructures de transport et au RTE-T, notamment sur le réseau européen de trains à grande vitesse, le transport maritime dans l'Union européenne et le transport ferroviaire de fret dans l'Union européenne, ainsi que sur les infrastructures de transport de l'Union européenne[6]. S'il y a lieu, et conformément aux réponses qu'elle a apportées aux rapports respectifs, la Commission a étudié les recommandations pertinentes lors de la conception de la présente proposition.

Évaluation

L'évaluation du règlement (UE) nº 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport a débuté en septembre 2018 et s'est principalement reposée sur l'étude réalisée à l'appui de l'évaluation du RTE-T par les consultants de Coffey[7] et sur l'étude réalisée à l'appui de l'examen de la politique du RTE-T par Panteia[8]. Si la première étude abordait les dispositions du règlement RTE-T dans leur ensemble, et collectait des informations issues de toutes les parties prenantes et de tous les modes de transport concernés, la dernière s'adressait principalement aux autorités des États membres. Une approche triangulaire classique a été adoptée pour traiter les questions d'évaluation, sous des angles différents: recherches documentaires, entretiens et enquêtes.

Analyse d'impact

L'analyse d'impact s'est fondée sur les recherches et analyses réalisées par la Commission. La Commission a aussi mandaté une équipe de consultants externes et indépendants [Ricardo Nederland B.V. en tant que chef de groupe avec Ricardo-AEA Limited, TRT Trasporti e Territorio srl (TRT) et M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics (M-FIVE)] dans le but d'apporter un concours à l'analyse d'impact dans des tâches spécifiques, c'est-à-

6 Rapport spécial nº 19/2018, rapport spécial nº 23/2016, rapport spécial nº 08/2016, rapport spécial nº 10/2020, mais également le document d'analyse nº 09/2018 et le rapport spécial nº 19/2019.

7 Étude réalisée à l'appui de l'évaluation du règlement (UE) nº 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/1f938a68-4c20-11ec-91ac-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-243058839 (et études de cas afférentes).

8 Étude réalisée à l'appui de l'examen de la politique du RTE-T, au sujet des plans et des programmes nationaux concernés dans les États membres, https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/9beb4836-d55b-11eb-895a-01aa75ed71a1

dire l'évaluation des possibilités d'action, la comparaison des possibilités, l'évaluation des frais administratifs ainsi que l'analyse de la consultation publique ouverte. L'étude d'appui externe sera publiée en même temps que la présente proposition. En outre, le scénario de référence a été élaboré par E3Modelling à l'aide du modèle PRIMES-TREMOVE, en s'inspirant du scénario MIX qui étayent les analyses d'impact du paquet «Ajustement à l'objectif 55». Les modèles ASTRA et TRUST ont respectivement été calibrés sur ce scénario de référence par M-FIVE et TRT.

- **Analyse d'impact**

Afin de poursuivre les objectifs de la révision du RTE-T de manière appropriée, trois possibilités d'action ont été analysées sous l'angle de leurs retombées économiques, sociales et environnementales. La première possibilité aspire à actualiser les exigences et les normes actuelles en matière de qualité des infrastructures du RTE-T, et prévoit la base d'infrastructures adéquate pour le déploiement des systèmes de transport utilisant des carburants alternatifs et des systèmes de transport intelligents. Par ailleurs, elle comprend des mesures en faveur de l'harmonisation et de la rationalisation des outils existants de suivi et de notification du RTE-T. Concernant le réseau RTE-T, elle inclut également une révision du réseau et des nœuds de transport. La deuxième possibilité, qui s'appuie sur la première, apporte une évolution majeure en introduisant de nouvelles normes plus ambitieuses pour l'ensemble des modes de transport en vue de contribuer à la décarbonation, à la réduction de la pollution, à la numérisation, à la résilience et à la sécurité du système d'infrastructures de transport. De plus, une intégration améliorée des nœuds urbains au sein du RTE-T est garantie grâce aux exigences spécifiques de gestion du trafic de voyageurs et de fret vers/depuis les villes. La troisième possibilité, qui est celle privilégiée, pousse l'accomplissement du RTE-T en avançant le délai d'achèvement de certaines normes et certains tronçons du réseau, qui passerait de 2050 à 2040, tout en préservant les normes et exigences élevées introduites avec la deuxième possibilité. Elle assure aussi un développement étendu et cohérent du réseau, ce qui se concrétise par une révision substantielle de la conception du réseau RTE-T.

Au niveau des résultats, la troisième possibilité apporte des avantages économiques conséquents, à savoir une augmentation du PIB de 0,4 % en 2030, de 1,3 % en 2040 et de 2,4 % en 2050 par rapport au scénario de référence. Ceci se traduit par une hausse du PIB de 57 000 000 000 EUR en 2030 par rapport au scénario de référence, de 229 000 000 000 EUR en 2040 et de 467 000 000 000 EUR en 2050. Des investissements plus considérables dans le RTE-T génèrent également des postes à pourvoir, entraînant ainsi un accroissement de l'emploi estimé de 0,1 % en 2030 par rapport au scénario de référence, de 0,3 % en 2040 et de 0,5 % en 2050, ce qui équivaut à 200 000 personnes employées en plus en 2030, 561 000 en 2040 et 840 000 en 2050. La troisième possibilité donne de plus de bons résultats pour le transfert des activités de transport de voyageurs et de fret vers des modes de transport plus durables. La mise en vigueur anticipée d'une nouvelle norme de transport de voyageurs par chemin de fer (vitesse de ligne de 160 km/h), l'introduction du gabarit de chargement P400 (permettant la circulation des semi-remorques sur les wagons de chemin de fer), de même que l'élargissement de certaines normes ferroviaires du réseau central au réseau global, associé à l'extension de ce dernier, devraient accroître les activités de transport ferroviaire. Cela transparaît également au travers de la hausse de la part du ferroviaire dans le partage modal, au détriment du secteur des transports routiers. Bien que la part modale des voies navigables et du transport maritime reste globalement stable, la mise en application de nouvelles normes permet au secteur d'absorber la croissance attendue des volumes de trafic de l'EU-27 ainsi que du trafic maritime intraeuropéen. D'autre part, le passage du transport routier vers des modes générant moins d'émissions, qui est possible grâce à l'ensemble de mesures comprises dans la troisième possibilité, devrait se solder par des réductions des émissions de CO_2 et de

polluants atmosphériques. La réduction des coûts externes des émissions de CO_2 est estimée à environ 387 000 000 EUR par rapport au scénario de référence pour la période 2021-2050, en valeur actuelle, tandis que la réduction des coûts externes de la pollution atmosphérique s'élève à environ 420 000 000 EUR. La sécurité routière fait également l'objet d'améliorations à l'aide de normes de qualité et de dispositifs de sécurité y afférents applicables à tous les tronçons du réseau au-delà d'un seuil fixé de trafic quotidien, réduisant le nombre de tués et de blessés sur la route. La réduction des coûts externes des accidents est estimée à environ 3 930 000 000 EUR par rapport au scénario de référence pour la période 2021-2050, en valeur actuelle. La réduction des coûts externes de la congestion routière interurbaine est estimée à environ 2 891 000 000 EUR par rapport au scénario de référence pour la période 2021-2050.

En ce qui concerne les coûts, la possibilité privilégiée procure le meilleur équilibre entre les objectifs atteints et les coûts globaux de mise en œuvre. Les investissements nécessaires à l'application de toutes les mesures prévues par la troisième possibilité sont estimés à 247 500 000 000 EUR par rapport au scénario de référence, en valeur actuelle pour la période 2021-2050. En outre, les frais administratifs pour le secteur privé sont estimés à 8 600 000 EUR par rapport au scénario de référence, en valeur actuelle pour la période 2021-2050, et ceux liés aux autorités publiques sont évalués à 25 400 000 EUR. Il a été difficile de quantifier les autres incidences liées aux émissions sonores et à l'éventuelle perte de biodiversité, car les incidences sonores dépendent fortement de la situation locale (trafic) et de la biodiversité à l'endroit précis concerné, ainsi que des caractéristiques des infrastructures.

Il est essentiel 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. Ces modernisations des infrastructures seront créatrices de possibilités pour les PME, même si des acteurs d'envergure sont présents sur certains segments. Les principales parties prenantes concernées sont les entreprises ferroviaires sur les marchés du fret, les opérateurs de terminaux de fret ferroviaire, les entreprises de camionnage et les opérateurs de terminaux de voyageurs. Pour le secteur routier, l'amélioration des aires de repos et de stationnement pour le camionnage régional et à longue distance profitera à bon nombre de petites entreprises de camionnage appartenant aux conducteurs, qui font partie en réalité des plus petites entreprises dans le domaine des transports, puisqu'elles sont dépendantes d'un réseau dense et de qualité d'aires de stationnement.

La troisième possibilité ajoute une dimension cruciale à l'objectif de cohésion du RTE-T grâce au recensement des nœuds urbains et à l'intégration des terminaux de voyageurs/fret sur l'ensemble du territoire de l'Union, qui jouent un rôle déterminant en faveur de la connectivité régionale. Elle est également la plus performante en ce qui concerne la stimulation de la résilience et de l'adaptation au changement climatique des infrastructures du RTE-T. Enfin, la troisième possibilité crée une valeur ajoutée significative pour garantir la cohérence avec d'autres politiques, car elle prévoit le réexamen de la conception du réseau RTE-T (par exemple grâce à la création des corridors de transport européens et au remplacement des deux types de corridors existants: les corridors de réseau central et les corridors de fret ferroviaire).

- **Réglementation affûtée et simplification**

Cette initiative s'inscrit dans le Programme de travail de la Commission pour 2021, à l'annexe I (nouvelles initiatives), et ne fait pas partie de l'annexe II (initiatives REFIT).

Elle améliore le fonctionnement de la politique du RTE-T en renforçant l'efficacité du cadre réglementaire dans son ensemble. De surcroît, elle précise certaines exigences et certains concepts. Par exemple, un grand nombre d'experts et de promoteurs de projets estiment que le concept d'autoroutes de la mer, tel qu'il est actuellement défini dans le règlement, est bien trop complexe. L'évaluation du règlement RTE-T confirme que ce dernier gagnerait à être simplifié et amalgamé dans un concept global et intégré du RTE-T couvrant les ports, le transport maritime et tous les autres éléments des infrastructures maritimes au profit de l'«espace maritime européen» dans son intégralité. Un autre exemple est l'alignement des corridors de fret ferroviaire sur les corridors de réseau central, qui permettra d'optimiser les instruments et d'éviter les redondances, par exemple l'obligation de dresser des plans d'investissements en vertu du règlement relatif aux corridors de fret ferroviaire, qui devrait simplement être retirée, puisque lesdits plans empiètent sur les plans de travail régulièrement conçus par les coordonnateurs européens du RTE-T.

Deux simplifications supplémentaires qui permettraient de réaliser des économies sur les coûts ont été recensées:

- l'enregistrement automatisé des données dans le système TENtec donnant lieu à un échange direct depuis la source des données (État membre, gestionnaire d'infrastructure);
- le remplacement des plans de travail bisannuels des coordonnateurs européens et des rapports sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du RTE-T rédigés par les États membres, par un plan de travail comportant les priorités pour le développement des corridors concernés tous les quatre ans et par un bref rapport annuel sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des corridors, des autoroutes de la mer (dans le futur espace maritime européen) et du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).

Si la proposition implique une hausse des coûts globaux de mise en œuvre pour les autorités, elle engendre des gains, tout particulièrement pour l'économie et l'emploi, et permet des modes de transport plus durables qui compensent largement l'augmentation des coûts réglementaires.

- **Droits fondamentaux**

En fixant des exigences pertinentes relatives aux infrastructures, la proposition consolidera l'accessibilité pour tous les utilisateurs, améliorant de ce fait l'accessibilité pour les personnes handicapées et à mobilité réduite et appuyant l'égalité entre les femmes et les hommes.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'analyse d'impact a considéré que les frais administratifs étaient modérés par rapport au scénario de référence, en particulier lorsqu'ils sont comparés aux plans de révision ambitieux prévus au titre de la possibilité d'action privilégiée. L'estimation des frais administratifs pour les autorités publiques s'élève, en valeur actuelle pour la période 2021-2050, à 25 400 000 EUR (soit 15 800 000 EUR pour la Commission européenne[9] et 9 600 000 EUR pour les autorités publiques des États membres). En outre, selon les estimations, la plus

[9] Ces valeurs sont estimées dans le cadre de l'analyse d'impact, sur la base des frais et expériences passés. Elles ne doivent pas être comprises comme étant des coûts supplémentaires à la charge de la Commission. Tous les crédits associés au RTE-T sont entièrement couverts par le budget du mécanisme pour l'interconnexion en Europe [règlement (UE) 2021/1153].

grande partie des investissements proviendrait du financement public (fonds publics nationaux, fonds de l'Union) et atteindrait 244 200 000 000 EUR par rapport au scénario de référence, en valeur actuelle pour la période 2021-2050.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La Commission suivra les progrès, les retombées et les résultats de cette initiative au moyen d'un ensemble d'instruments de gouvernance reposant sur la gouvernance du RTE-T, notamment des coordonnateurs européens plus compétents et leurs plans de travail. Le suivi sera davantage consolidé dans le règlement révisé.

À cet égard, les coordonnateurs européens ont joué un rôle fondamental, étant donné qu'ils agissent en qualité d'ambassadeurs de la politique du RTE-T et de médiateurs pour l'ensemble des parties prenantes concernées qu'ils rassemblent au sein de «Forums de corridors». Ces qualités seront encore plus affirmées grâce au renforcement du rôle des coordonnateurs européens. Par ailleurs, chaque corridor de transport européen ainsi que les deux priorités horizontales seront appuyés par des études consacrées assurant le suivi des progrès réalisés en matière de respect des normes, des délais et de la hiérarchisation des priorités. Cela transparaît par exemple dans un suivi très étroit de la totalité des projets prévus ou en cours sur le RTE-T (analyse dite de la «réserve de projets» et «rapports de mise en œuvre des projets» semestriels). Ainsi, les projets sont évalués sous l'angle de leur maturité financière ainsi que de leur statut en ce qui concerne les autorisations et les passations de marchés, de sorte que les problèmes, par exemple les retards, puissent être facilement décelés et que des interventions soient planifiées par la Commission et/ou les coordonnateurs européens. Le nouveau règlement prévoira également la possibilité de s'appuyer, plus que par le passé, sur des actes d'exécution. Ces derniers favoriseront non seulement la hiérarchisation des priorités au niveau national, ils faciliteront également le suivi des progrès effectués sur le RTE-T par rapport à des étapes déterminées et convenues dans lesdits actes. En tant que tels, ils constituent aussi une base très solide pour le suivi de ces projets, puisque les avancements réguliers peuvent être contrôlés par étapes et que des mesures adéquates peuvent être adoptées en cas de retards. À l'adoption de ces actes d'exécution, les États membres concernés s'accordent en outre sur l'établissement régulier de rapports sur les progrès réalisés. Quant au suivi de l'avancement du RTE-T, il est effectué du point de vue de l'achèvement technique des infrastructures du réseau, avec les normes RTE-T fixées, et confronté aux délais impartis en 2030, 2040 et 2050. Les normes et exigences formeront dès lors les indicateurs de performance clés à l'aide desquels le succès du RTE-T sera mesuré (par exemple la longueur des tronçons de fret ferroviaire électrifiés en pourcentage, avec une charge par essieu de 22,5 et une longueur de train de 740 m; le nombre de ports maritimes reliés aux chemins de fer, etc.) Parallèlement, un suivi constant est assuré par l'intermédiaire de la base de données de TENtec, un système d'information puissant qui permettra, à l'avenir, un échange automatisé en temps opportun des données directement depuis leurs sources (État membre, gestionnaire d'infrastructures).

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

La structure du règlement révisé s'éloignera de celle du règlement actuel. Celle-ci ne s'articulera plus autour des niveaux du réseau (central et global), mais autour des modes de transport, afin de mieux faire comprendre les diverses exigences. Le règlement comportera des exigences spécifiques et des cartes pour les corridors de transport européens, de même que le nouveau délai intermédiaire en 2040. Les premiers chapitres du règlement détaillent les

objectifs généraux du RTE-T et l'approche par étapes pour compléter le réseau. Il se composera des chapitres principaux qui suivent:

Considérants

Les considérants insisteront particulièrement sur la contribution du RTE-T au pacte vert pour l'Europe et aux objectifs de la stratégie de mobilité durable et intelligente. Ils exposeront également les liens entre le règlement RTE-T révisé et d'autres politiques en matière de transports dans les différents modes et avec les domaines d'action autres que le secteur des transports, par exemple la politique environnementale et climatique, la politique sociale, la politique de cohésion, la politique étrangère, etc. Par ailleurs, les considérants souligneront les aspects de la planification des infrastructures à l'échelle de l'Union et des États membres, ainsi que des financements.

Chapitre I: Principes généraux

Le chapitre I établit les principes généraux du règlement RTE-T. Il cerne l'objet et le champ d'application du règlement. Il contient les définitions des divers éléments du règlement et de la terminologie employée dans tout le texte. De plus, il introduit les objectifs du règlement (cohésion, durabilité, efficacité et avantages pour les utilisateurs), et explique comment ces derniers seront atteints. Ce chapitre exige aussi que le réseau transeuropéen de transport soit planifié, développé et exploité d'une manière économe en ressources, dans le respect des exigences environnementales applicables dans l'Union et les États membres. Les articles suivants décrivent la dimension géographique de la structure du réseau et des corridors de transport européens. Enfin, le chapitre I articule les principes des projets d'intérêt commun et de la coopération avec les pays tiers.

Chapitre II: Dispositions générales

Le chapitre II renferme les dispositions générales du règlement définissant le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global ainsi que les corridors de transport européens, puis détermine la hiérarchisation des mesures sur les différents réseaux.

Chapitre III: Dispositions spécifiques

Le chapitre III comporte les dispositions spécifiques ayant trait aux exigences pour chaque mode de transport mentionné par le règlement, en rapport avec:

- la définition des composants des infrastructures,
- les exigences relatives aux infrastructures de transport pour le réseau global,
- les exigences applicables au réseau central et au réseau central étendu,
- les priorités complémentaires.

Ce chapitre prévoit de plus des dispositions concernant les exigences en matière de révision applicables aux terminaux de fret multimodaux et aux nœuds urbains.

Chapitre IV: Dispositions relatives aux transports intelligents et résilients

Le chapitre IV énonce des dispositions supplémentaires se rapportant aux exigences du règlement au sujet des systèmes de technologies de l'information et de la communication (TIC) pour les transports, des services durables, des nouvelles technologies et de l'innovation, des infrastructures sécurisées et sûres, de la résilience, des investissements provenant de pays

tiers, de l'entretien et du cycle de vie du projet ainsi que de l'accessibilité pour tous les utilisateurs.

Chapitre V: Mise en application des instruments des corridors de transport européens et des priorités horizontales

Le chapitre V traite de la mise en œuvre des corridors de transport européens et des priorités horizontales (système européen de gestion du trafic ferroviaire et espace maritime européen). Il décrit l'instrument des corridors de transport européens et les priorités horizontales et fixe des dispositions sur la manière dont ils devront être coordonnés et régis. En outre, ce chapitre énonce des dispositions pour les outils de mise en œuvre, par exemple les plans de travail des coordonnateurs et les actes d'exécution.

Chapitre VI: Dispositions communes

Le chapitre VI formule les dispositions communes du règlement en ce qui concerne les obligations de notification et de suivi, les procédures à suivre pour la modernisation du réseau et les principes pour les échanges avec les parties prenantes publiques et privées. Il renferme des dispositions relatives à l'alignement des plans nationaux sur la politique des transports de l'Union européenne. Également, il contient les dispositions applicables à l'exercice de la délégation, à la procédure de comité, à la révision du règlement, aux procédures ayant trait aux retards dans la mise en œuvre du réseau et à la possibilité de déroger. Enfin, il souligne l'incidence du règlement sur d'autres actes législatifs dans l'optique de leur modification.

Annexes:

Les annexes du règlement contiennent des cartes détaillées du réseau central, du réseau central étendu et du réseau global, des listes des nœuds de transport et des nœuds urbains relevant du champ d'application du présent règlement de même qu'une définition de l'alignement et des cartes des corridors de transport européens. Par ailleurs, elles comportent des cartes indicatives pour les pays voisins ainsi que des spécifications pour les exigences relatives à la conception des plans de mobilité urbaine durable. Un article portant modification du règlement (UE) 2021/1153 et un tableau de correspondance entre le règlement (UE) nº 1315/2013 et le présent règlement y figurent aussi.

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) nº 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) nº 1315/2013

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

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

vu l'avis du Comité des régions[2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La communication de la Commission «Le pacte vert pour l'Europe»[3] 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[4].

(2) Les émissions dues aux transports comptent pour environ 25 % de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre de l'Union, et ces émissions ont augmenté ces dernières années. Le pacte vert pour l'Europe appelle donc à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, afin que l'Union devienne une économie neutre pour le climat d'ici à 2050, tout en œuvrant en faveur d'une ambition zéro pollution[5].

---

1 JO C […].

2 JO C […].

3 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.

4 Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1).

5 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.

(3) La stratégie de mobilité durable et intelligente[6] 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.

(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 […] visant à assurer une transition juste vers la neutralité climatique.

(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.

---

[6] 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.

(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) Le réseau transeuropéen de transport devrait être développé et soutenu à travers la création de nouvelles infrastructures de transport, à travers l'entretien et la modernisation des infrastructures existantes ainsi que par des mesures visant à promouvoir une utilisation économe en ressources de ces infrastructures.

(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) Lors de la planification, de la passation et de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun, il convient que les États membres et autres promoteurs de projets accordent l'attention nécessaire à la directive (UE) 2021/1187 du Parlement européen et du Conseil[7].

(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».

(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», au sens de l'article 17 du règlement sur la taxinomie[8], les projets d'intérêt commun devraient être évalués de manière à garantir la cohérence de la politique

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

[8] 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).

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 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. Si la mise en œuvre d'un projet d'intérêt commun cause un préjudice important à un objectif environnemental ou climatique, d'autres options raisonnables devraient être envisagées.

(14) Une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatique 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 oeuvre 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[9]. 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.

(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.

---

[9] Communication de la Commission — Orientations techniques pour la prise en compte des enjeux climatiques dans les projets d'infrastructure pour la période 2021-2027
(JO C 373 du 16.9.2021, p. 1).

(19) Outre les délais déjà impartis pour 2030 et 2050 dans le règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil[10], un délai intermédiaire en 2040 pour la conformité du réseau avec le présent règlement devrait être ajouté pour le réseau central étendu faisant partie des corridors de transport européens. Ce même délai intermédiaire devrait également s'appliquer aux nouvelles normes relatives au réseau central, qui ont été introduites en sus des exigences du règlement (UE) nº 1315/2013 de façon à permettre les investissements nécessaires en temps opportun.

(20) Le réseau global 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 global devraient être fixées de manière à promouvoir le développement d'un réseau de haute qualité dans toute l'Union.

(21) Le réseau global 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 étapes établies dans la stratégie de mobilité durable et intelligente.

(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 à l'aide de liens multimodaux pour autant qu'ils soient économiquement viables et réalisables d'ici à 2030. 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, 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.

---

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

(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 réseaux isolés ou partiellement isolés.

(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. Ce dernier devrait englober l'ensemble des composants de l'infrastructure maritime du réseau transeuropéen de transport.

(28) L'espace maritime européen devrait être mis en place en étroite coopération avec les stratégies macrorégionales et les stratégies par bassin maritime européennes qui fondent un cadre de coopération territoriale européenne adéquate aussi bien au niveau transnational de l'Union qu'au niveau transfrontière avec les pays tiers.

(29) Les corridors de fret ferroviaire établis sur la base du règlement (UE) nº 913/2010 du Parlement européen et du Conseil[11] et les corridors de réseau central définis dans le règlement (UE) nº 1315/2013 constituent des instruments stratégiques complémentaires poursuivant des objectifs étroitement liés, tout particulièrement en faveur des services de transports durables, efficaces et sûrs. Bien que la coopération ait porté ses fruits sur de nombreux aspects, dans certains cas, des chevauchements d'activités et des besoins en matière d'échange amélioré des informations ont été recensés. D'autre part, les corridors de fret ferroviaire et les corridors de réseau central ne sont pas complètement alignés d'un point de vue géographique, ce qui limite les possibilités en matière de coordination, notamment concernant les questions telles que le déploiement des exigences en matière d'infrastructures du réseau transeuropéen de transport ou l'amélioration de la qualité des services ferroviaires. Il subsiste donc un potentiel conséquent non exploité pour la rationalisation, l'amélioration de l'efficacité et les synergies.

(30) Tel qu'affirmé dans la stratégie de mobilité durable et intelligente, une intégration des corridors de réseau central et des corridors de fret ferroviaire dans les «corridors de transport européens» est nécessaire pour consolider les synergies entre la planification des infrastructures et l'exploitation des transports. Il conviendrait que les corridors de transport européens deviennent l'instrument au service du développement de flux de transport de 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.

(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 se composent d'axes multimodaux clés européens de transport, reposant sur des tronçons du réseau transeuropéen de transport, qu'ils soient multimodaux et prévoient l'inclusion de tous

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

les modes de transport concernés par le présent règlement et qu'ils traversent au moins deux frontières et mobilisent au moins trois modes de transport.

(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. 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 et dans les plans de travail des coordonnateurs européens.

(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) Les projets d'intérêt commun pour lesquels un financement de l'Union est demandé devraient faire l'objet d'une analyse socio-économique coûts-avantages fondée sur une méthode reconnue, tenant compte des coûts et avantages sociaux, économiques, climatiques et environnementaux, ainsi que de l'approche du cycle de vie. L'analyse des coûts et avantages climatiques et environnementaux devrait être fondée sur l'évaluation des incidences sur l'environnement effectuée en vertu de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil[12].

(37) Afin de contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique du pacte vert pour l'Europe, soit une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050, il convient d'analyser les mesures d'atténuation des incidences, en matière de gaz à effet de serre, des projets d'intérêt commun proposant des infrastructures de transport nouvelles, étendues ou modernisées.

(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

[12] 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).

l'Union et de ces pays. Dans cette optique, l'Union devrait, le cas échéant, promouvoir des projets d'intérêt commun avec ces pays, en contrôlant et assurant le respect des objectifs et exigences du réseau transeuropéen de transport de manière à veiller à l'interopérabilité du réseau 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 services ferroviaires atteignent une vitesse de ligne minimale. 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 avec des lignes pour le transport de voyageurs à une vitesse de ligne minimale de 160 km/h devrait à son tour occasionner des effets de réseau, un réseau plus cohérent et un nombre accru de voyageurs se déplaçant sur ces lignes. L'achèvement d'un réseau à haute performance facilitera par ailleurs l'élaboration et l'introduction de modèles nouveaux ou différents d'attribution des capacités, par exemple des horaires cadencés permis grâce à l'initiative «Timetable Redesign» (TTR).

(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.

(41) Étant donné que le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) se déploie de plus en plus vite en Europe, et que plusieurs États membres ont déjà adopté les plans œuvrant à ce déploiement sur la totalité de leurs réseaux ferroviaires nationaux à l'horizon 2040, il faut prendre en considération cette évolution radicale et impartir un délai plus ambitieux pour le déploiement de l'ERTMS sur le réseau global.

(42) Il y a lieu que l'ERTMS soit déployé de manière continue, non seulement sur le réseau central, le réseau central étendu et le réseau global, y compris les nœuds urbains, mais aussi sur les routes d'accès aux terminaux multimodaux. Ceci permettra les exploitations avec l'ERTMS uniquement et consolidera la justification économique des entreprises ferroviaires.

(43) 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 2025 et à ce que le réseau transeuropéen de transport soit équipé de cet ERTMS d'ici à 2050.

(44) Un délai réglementaire pour la mise hors service des systèmes de classe B au sol devrait venir compléter le déploiement de l'ERTMS, faisant dès lors de ce dernier l'unique système de signalisation employé dans les États membres. Grâce à cette mise hors service des systèmes de classe B au sol, d'importantes économies seront réalisées sur les coûts d'entretien pour les gestionnaires d'infrastructure, car il est très onéreux et compliqué de déployer l'ERTMS tout en conservant des systèmes au sol supplémentaires pendant une période prolongée. Le retrait des systèmes de classe B devrait se faire de manière coordonnée et au cours d'une période de transition suffisamment longue, d'ici à 2040, laissant ainsi une marge aux entreprises

ferroviaires pour qu'elles anticipent le changement et adoptent la stratégie de migration la plus adéquate. En tant que système, l'ERTMS requiert un déploiement synchronisé aussi bien au sol qu'à bord, et ce n'est que lorsque les trains et les bords de voie sont équipés que les avantages au niveau de l'ensemble du système se font sentir.

(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 régularisés) de même que les objectifs des politiques portant sur l'environnement et la biodiversité. Il convient d'envisager une telle approche au niveau des bassins hydrographiques.

(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 également de points d'entrée pour le commerce, de pôles industriels et énergétiques, par exemple en ce qui concerne le déploiement de parcs éoliens en mer.

(47) Le transport maritime à courte distance peut apporter un concours important à la décarbonation des transports en emmenant davantage de fret et de passagers. Il est nécessaire de promouvoir l'espace maritime européen 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.

(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 stratégie de mobilité durable et intelligente, les infrastructures routières doivent offrir davantage de sécurité.

(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.

(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.

(51) En tant que cadre unique efficace œuvrant à surmonter les défis que présente la mobilité urbaine, les nœuds urbains devraient concevoir un plan de mobilité urbaine durable (PMUD), qui est un plan exhaustif intégré à long terme pour la mobilité du

fret et des voyageurs applicable à l'ensemble de l'aire urbaine fonctionnelle[13]. Ce plan devrait englober des objectifs, des cibles et des indicateurs étayant les performances actuelles et futures du système de transport urbain, en ce qui concerne, au minimum, les émissions de gaz à effet de serre, la congestion, les accidents et blessures, le partage modal et l'accès aux services de mobilité, ainsi que les données relatives à la pollution atmosphérique et sonore dans les villes.

(52) Les États membres devraient mettre en place un programme de soutien national aux PMUD dont l'ambition est de promouvoir l'adoption de ces plans et d'améliorer la coordination entre les régions et les villes. Ce programme devrait apporter son concours aux régions et aux aires urbaines 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 mesures législatives, d'orientations, du renforcement des capacités, d'une assistance et d'un possible soutien financier.

(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][14]. 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

---

13 Le concept du PMUD a été proposé pour la première fois dans le train de mesures en matière de mobilité urbaine de l'Union européenne de 2013 [COM(2013) 913 final, annexe I].

14 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 […]).

de transport et pour leur interconnexion dans le réseau transeuropéen de transport, mais également au-delà, afin d'engranger les bénéfices de l'effet de réseau et de créer les conditions permettant d'assurer l'efficience des opérations de transport transeuropéen sur de longues distances. 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, telles que l'infrastructure 5G, 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.

(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 nœuds «voyageurs» multimodaux 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. La fixation des prix doit se faire sur des bases transparentes et non discriminatoires pour toutes les entreprises ou personnes autorisées, lorsque la construction des infrastructures de recharge a eu recours à des financements de l'Union ou publics.

(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[15].

(62) En s'appuyant sur l'expérience acquise en matière de gestion des crises au cours de la pandémie de COVID-19[16] 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[17], 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.

(64) Si l'entretien est et demeurera la principale responsabilité des États membres, il est crucial que le réseau transeuropéen de transport (une fois construit) soit correctement entretenu afin de garantir une qualité élevée de services. Il convient de suivre l'approche du cycle de vie lors de la planification et de la passation des projets d'infrastructures.

---

15 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.

16 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.

17 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).

(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) En accord avec l'État membre en question, les coordonnateurs européens devraient 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. Ils devraient faciliter l'élaboration de mesures pour concevoir la bonne structure de gouvernance et déterminer quels sont les investissements prioritaires 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 et les priorités en matière d'investissements. Sur la base des plans de travail, la Commission devrait adopter des actes d'exécution établissant les priorités en matière de planification et de financement des infrastructures.

(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 le plan d'action de l'Union sur la mobilité militaire publié en mars 2018[18], la Commission devrait évaluer 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 lacunes entre le réseau transeuropéen de transport et les besoins militaires[19], des routes et des chemins de fer supplémentaires devraient être compris dans le réseau transeuropéen de manière à améliorer les synergies entre les réseaux de transport civils et militaires.

---

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

19 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[20]. 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.

(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 de l'utilisation effective de certains éléments d'infrastructure de transport, analysée au regard des seuils quantitatifs préétablis, il convient de déléguer à la Commission, en ce qui concerne les modifications des annexes I et II, 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»[21]. 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.

---

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

[21] 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).

(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[22], 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.

(77) De façon à garantir des conditions uniformes pour l'application du présent règlement, il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution en ce qui concerne les actes d'exécution qui précisent les niveaux d'eau de référence et les exigences minimales par bassin hydrographique (bon niveau de navigation), qui définissent une entité unique pour la construction et la gestion des projets d'intérêt commun d'infrastructures transfrontières, qui déterminent une méthode pour la collecte des données de mobilité urbaine par les États membres, et les actes d'exécution pour chaque plan de travail des corridors de transport européens et des deux priorités horizontales de même que pour la mise en œuvre de tronçons spécifiques du corridor de transport européen ou pour la mise en vigueur des obligations spécifiques relatives aux infrastructures de transport du corridor de transport européen ou des priorités horizontales. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[23].

(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.

(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 l'alignement 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) nº 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) nº 1315/2013,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

---

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

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

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. 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, du transport maritime, du transport routier, du transport aérien, du transport multimodal et du transport 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 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 telle que la définit la nomenclature 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 des 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;

(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), pour lequel certains investissements importants en infrastructures ne peuvent se justifier en termes de coûts-avantages, en raison des spécificités de ce réseau liées à son éloignement géographique ou à sa situation périphérique;

(h) «gestionnaire d'infrastructure», tout organisme ou entreprise responsable, en particulier, de la mise en place ou de l'entretien d'infrastructures de transport, y compris la gestion de systèmes de contrôle et de sécurité d'infrastructures;

(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 que définis à l'article 4 de la directive (UE) [...] concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents[24];

(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, dans lequel les informations relatives au voyage, l'accès aux transports publics et les transferts entre modes, y compris les parcs relais (P+R) et 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

[24] 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 [...]).

rail-route, y compris les plateformes logistiques multimodales visées au règlement (UE) 2021/1153;

(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 l'accessibilité de l'espace urbain fonctionnel et la mobilité à l'intérieur de celui-ci (y compris les zones de navettage) pour les personnes, les entreprises et les biens;

(p) «modes actifs», le transport de personnes ou de marchandises, par des moyens non motorisés, fondé sur l'activité physique humaine;

(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 correspondants;

(r) «système de transport intelligent» (STI), un système tel que 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[25];

(s) «systèmes de suivi du trafic des navires et d'information» (VTMIS), des systèmes déployés pour suivre et gérer le trafic et le transport maritime à l'aide d'informations obtenues à partir des systèmes automatiques d'identification des navires (SAI), de l'identification et du suivi des navires sur longues distances (LRIT) et des systèmes de radar côtiers et des communications radio prévus dans la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil[26], y compris l'intégration des systèmes nationaux d'échange d'informations maritimes à travers le SafeSeaNet;

---

[25] 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).

[26] 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).

(t) «services d'information fluviale» (SIF), des technologies de l'information et de communication sur les voies navigables telles que définie à l'article 3, point a), de la directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil[27];

(u) «système de guichet unique maritime européen» (EMSWe), le cadre juridique et technique pour la transmission électronique d'informations relatives aux obligations de déclaration pour les escales portuaires dans l'Union, qui consiste en un réseau de guichets uniques maritimes nationaux et d'autres composants harmonisés, conformément au règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil[28];

(v) «système de gestion du trafic aérien/de service de navigation aérienne» (Système ATM/ANS), les systèmes et composants utilisés pour la fourniture de services de gestion du trafic aérien ou de navigation aérienne, ou les deux;

(w) «système de gestion du trafic ferroviaire européen» (ERTMS), le système défini au point 2.2 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission[29];

(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[30];

(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», une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, de membres d'équipage et d'autres personnes, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;

(aa) «transport maritime à courte distance», les mouvements de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés dans les eaux géographiques des États membres ou entre un port situé dans les eaux des États membres et un port situé dans les eaux d'un pays tiers voisin ayant une côte sur les mers fermées bordant les eaux de l'Union;

(ab) «informations électroniques relatives au transport de marchandises» (eFTI), la communication électronique d'informations réglementaires entre les opérateurs

---

27 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).

28 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).

29 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).

30 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).

économiques et les autorités compétentes conformément au règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil[31];

(ac) «ciel unique européen», les procédures établies en vertu des règlements (CE) n[os] 549/2004[32], 550/2004[33], 551/2004[34] et du règlement (UE) 2018/1139[35] 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;

(ad) «vertiport», une zone utilisée pour l'atterrissage et le décollage d'aéronefs à décollage et atterrissage verticaux;

(ae) «port spatial», une installation destinée à tester et à lancer des engins spatiaux;

(af) «projet SESAR», un projet du programme de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, le pilier technologique du cadre du ciel unique européen (CUE);

(ag) «projet ferroviaire européen», un projet de l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», ou de son prédécesseur Shift2Rail;

(ah) «plan directeur ATM européen», le principal outil de planification de la modernisation de l'ATM définissant les priorités de développement et de déploiement nécessaires à la réalisation du projet SESAR, tel qu'approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil[36];

(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 activités qui doivent être entreprises de manière régulière, périodique ou dans des situations d'urgence afin de pouvoir utiliser l'actif pendant son cycle de vie prévu avec le même niveau de service et de sécurité, conformément au présent règlement;

(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 et environnementaux. L'analyse des coûts et avantages climatiques et

---

31 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).

32 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).

33 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).

34 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).

35 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).

36 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).

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[37];

(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];

(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[38] 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[39].

Article 4

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

1. L'objectif général du développement du réseau transeuropéen est de mettre en place, à l'échelle de l'Union, un réseau multimodal répondant à des normes de qualité élevées.

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, efficient et résilient, qui accroît les avantages qu'en retirent les utilisateurs et favorise une croissance qui profite à tous. Il démontre la valeur ajoutée européenne en contribuant aux objectifs fixés dans les quatre catégories suivantes:

   (a) la durabilité par:

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

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

---

37 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 28.1.2002, p. 1).

38 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).

39 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).

iii) une meilleure protection de l'environnement;

iv) la réduction des coûts externes, y compris ceux liés 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 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 de 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 celles-ci, sur les territoires des États membres et entre ceux-ci;

ii) la suppression des goulets d'étranglement fonctionnels, administratifs, techniques et opérationnels 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 et en répondant aux besoins des utilisateurs 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) établissant des exigences en matière d'infrastructures, notamment dans le domaine de l'interopérabilité, de la sécurité et de la sûreté, qui assurent 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 garantissant 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.

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, dans le respect des exigences environnementales de l'Union et nationales applicables, à travers:

(a) le développement de nouvelles infrastructures, l'amélioration et l'entretien 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;

(e) l'optimisation de l'utilisation des infrastructures, notamment grâce à une gestion efficace des capacités et du trafic;

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

(g) le développement d'infrastructures vertes, durables et résilientes au changement climatique destinées à réduire au minimum 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 face au changement climatique, aux risques naturels, aux

catastrophes d'origine humaine, ainsi qu'aux perturbations intentionnelles, en vue de relever ces défis;

(i) la résilience des infrastructures, en particulier sur les tronçons transfrontaliers, afin de réagir et de se remettre rapidement des perturbations du trafic.

2. Lors de la planification et du développement du réseau transeuropéen de transport, les États membres peuvent adapter l'alignement détaillé des tronçons dans les limites indiquées à l'article 56, paragraphe 1, point e), 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.

3. L'évaluation environnementale des plans et projets s'effectue conformément à la directive 92/43/CEE[40] du Conseil et aux directives 2000/60/CE[41], 2001/42/CE[42], 2002/49/CE[43], 2009/147/CE[44] et 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil[45]. Pour les projets d'intérêt commun dont l'évaluation environnementale n'a pas encore été réalisée à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, ladite évaluation devrait également inclure l'appréciation du respect du principe consistant à «ne pas causer de préjudice important».

Article 6

Développement progressif du réseau transeuropéen de transport

1. 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. Pour ce faire, il convient, notamment, de mettre en œuvre une structure pour ce réseau selon une approche méthodologique cohérente et transparente, ce réseau 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 entre le trafic sur longue distance et les réseaux de transport régionaux et locaux.

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

---

40 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).

41 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).

42 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).

43 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).

44 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).

45 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).

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 transeuropéen de transport qui revêtent la plus haute importance stratégique pour le développement de flux durables et multimodaux de transport de marchandises 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) contribue à atteindre les objectifs relevant d'au moins deux des quatre catégories énoncées à l'article 4;
   (b) présente une viabilité économique sur le fondement d'une analyse socio-économique coûts-avantages;
   (c) présente une valeur ajoutée européenne.
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.
5. La Commission peut exiger des États membres, au moyen d'un acte d'exécution, qu'ils créent une entité unique pour la construction et la gestion de projets d'infrastructure transfrontaliers d'intérêt commun. Le coordinateur européen compétent a le statut d'observateur au sein du conseil d'administration ou du conseil de surveillance ou des deux conseils de l'entité unique.

Article 9

Coopération avec les pays tiers

1. L'Union peut coopérer avec les pays voisins afin de relier le réseau transeuropéen de transport à leurs réseaux d'infrastructures en vue de renforcer la croissance économique et la compétitivité, et notamment:

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

(b) assurer la connexion entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux de transport des pays tiers aux points de passage frontaliers, afin de garantir la fluidité des flux de trafic, des vérifications aux frontières, de la surveillance des frontières et d'autres procédures de contrôle aux frontières;

(c) 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;

(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.

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.

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, les aéroports, les ports maritimes et les ports intérieurs, ainsi que les terminaux rail-route.

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 indication contraire dans le présent règlement.

Article 11

Dispositions générales relatives aux corridors de transport européens

1. Les corridors de transport européens 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, sauf indication contraire, et d'ici au 31 décembre 2040 pour leur infrastructure faisant partie du réseau central étendu, sauf indication contraire.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 60 du présent règlement pour modifier l'alignement des corridors de transport européens figurant à l'annexe III du présent règlement, afin de tenir compte, en particulier, de l'évolution des flux et du trafic commerciaux importants ou des modifications substantielles du réseau.

Article 12

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

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

   (a) d'accroître l'activité de transport de marchandises et de passagers par des modes de transport plus durables afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues 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;

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

(e) de déployer l'infrastructure nécessaire pour assurer une circulation sans heurt des véhicules à émissions 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 aux changements climatiques 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) de mettre en œuvre et de déployer des 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 la réduction des émissions des transports et au renforcement de la sécurité énergétique en encourageant l'utilisation de véhicules et de navires à émissions nulles et de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone, grâce au déploiement d'infrastructures correspondantes pour les carburants alternatifs;

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

(c) d'éliminer les obstacles administratifs, techniques et opérationnels, en particulier pour l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport;

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

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 de voyageurs à haute performance, pleinement interopérable et à grande vitesse, reliant les nœuds urbains dans l'ensemble de l'Union;

(c) de développer un système d'infrastructures fluviales, aériennes et maritimes bien connectées;

(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 procéder à l'intégration intermodale de l'ensemble de la chaîne logistique, avec des interconnexions efficaces dans les nœuds de transport et urbains;

(g) de déployer l'infrastructure nécessaire pour assurer une circulation sans heurt des véhicules à émissions 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[46], 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

[46] 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).

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;

(d) les liaisons d'accès ferroviaire et les connexions ferroviaires du dernier kilomètre aux terminaux de fret multimodaux reliés par chemin de fer, y compris dans les ports intérieurs et maritimes et dans les aéroports, et les installations de services ferroviaires;

(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[47] 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, selon la procédure prévue à l'article 7, paragraphe 1, points b), c), d) et e), de ladite directive;

(c) respectent les exigences énoncées dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs].

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2050, les infrastructures ferroviaires du réseau global, y compris les 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) prévoient un écartement nominal des voies de 1435 mm pour les nouvelles lignes ferroviaires, sauf dans les cas où la nouvelle ligne est l'extension d'un réseau dont l'écartement des voies est différent des principales lignes ferroviaires de l'Union et qui n'est pas relié à ces lignes;

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

[47] 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).

(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 au moins les conditions suivantes sont remplies:

i) sur les lignes à double voie, au moins 50 % des sillons pour les trains de marchandises, et au moins deux sillons par heure et par sens, peuvent être attribués aux trains de marchandises d'une longueur minimale de 740 m;

ii) sur les lignes à voie unique, au moins un sillon par sens toutes les deux heures peut être attribué aux trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m;

(e) prévoient un gabarit correspondant au moins à la norme P400 conformément au point 1.1.1.1.3.5 du tableau 1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission[48], sans obligation supplémentaire d'autorisation spéciale pour l'exploitation de services.

3. Les dérogations suivantes s'appliquent:

(a) les réseaux isolés sont exemptés des exigences visées au paragraphe 2, points a), c), d) et e);

(b) à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, d'autres dérogations aux exigences visées au paragraphe 2 peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages et une évaluation de l'incidence sur l'interopérabilité. Une dérogation doit être conforme aux exigences de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil[49], être coordonnée et faire l'objet d'un accord avec le ou les États membres voisins, le cas échéant.

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 au 31 décembre 2040, les infrastructures ferroviaires du réseau central étendu, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d):

(a) respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, points a) à e), ainsi que l'exigence en vigueur d'une vitesse opérationnelle minimale de 100 km/h pour les trains de marchandises sur les lignes de fret du réseau central étendu;

---

48 Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE (JO L 139I du 27.5.2019, p. 312).

49 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).

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

(c) permettent une vitesse d'au moins 160 km/h pour les trains de voyageurs sur les lignes de voyageurs du réseau central étendu;

Lors de la construction ou de la modernisation d'une ligne de transport de voyageurs du réseau central étendu ou de tronçons de celui-ci, les États membres réalisent une étude visant à analyser la faisabilité et la pertinence économique de vitesses plus élevées et construisent ou modernisent cette ligne adaptée à cette vitesse plus élevée lorsque sa faisabilité et sa pertinence économique sont démontrées.

3. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2030, les infrastructures ferroviaires du réseau central, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d):

(a) respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, points a) à d), ainsi que l'exigence en vigueur d'une vitesse opérationnelle minimale de 100 km/h pour les trains de marchandises sur les lignes de fret du réseau central;

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

4. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2040, les infrastructures ferroviaires du réseau central, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d):

(a) respectent les exigences énoncées à l'article 15, paragraphe 2, point e), sur les lignes de fret du réseau central;

(b) respectent les exigences énoncées au paragraphe 2, point c), sur les lignes de transport de voyageurs du réseau central.

5. Les dérogations suivantes s'appliquent:

(a) les réseaux isolés sont exemptés des exigences visées aux paragraphes 2, 3 et 4;

(b) à la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, d'autres dérogations aux exigences visées aux paragraphes 2 à 4 peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Toute dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages et une évaluation de l'incidence sur l'interopérabilité. Une dérogation doit être conforme aux exigences de la directive (UE) 2016/797, être coordonnée et faire l'objet d'un accord avec le ou les États membres voisins, le cas échéant.

Article 17

Le système européen de gestion de trafic ferroviaire ERTMS

1. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2040, les infrastructures ferroviaires du réseau central étendu et du réseau global, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d):

(a) soient équipées de l'ERTMS;

(b) voient leurs systèmes de classe B mis hors service.

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2030, les infrastructures ferroviaires du réseau central, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), respectent les exigences du paragraphe 1, point a).

3. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2040, les infrastructures ferroviaires du réseau central, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), respectent les exigences du paragraphe 1, point b).

4. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2050, les infrastructures ferroviaires du réseau central étendu et du réseau global, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), 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 l'infrastructure ferroviaire du réseau central, du réseau central étendu et du réseau global, y compris les connexions visées à l'article 14, paragraphe 1, point d), à compter du 31 décembre 2025, en cas de construction d'une nouvelle ligne ou de modernisation du système de signalisation.

6. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux exigences visées aux paragraphes 1 à 5 peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages et une évaluation de l'incidence sur l'interopérabilité. Une dérogation doit être conforme aux exigences de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil[50], être coordonnée et faire l'objet d'un accord avec le ou les États membres voisins, le cas échéant.

Article 18

Exigences opérationnelles relatives aux corridors de transport européens

1. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2030, la qualité des services fournis par les gestionnaires de l'infrastructure aux entreprises ferroviaires, les exigences techniques et opérationnelles relatives à l'utilisation de l'infrastructure et les procédures liées aux contrôles aux frontières n'empêchent pas les performances opérationnelles des services de fret ferroviaire le long des lignes de fret ferroviaire des corridors de transport européens d'atteindre les valeurs cibles suivantes:

   (a) pour chaque tronçon transfrontalier intérieur de l'Union, le temps d'arrêt de tous les trains de marchandises franchissant la frontière ne dépasse pas en moyenne 15 minutes. Par temps d'arrêt d'un train sur un tronçon transfrontalier, on entend le temps de transit supplémentaire total qui peut être attribué à l'existence du franchissement de la frontière, quelles que soient les causes sous-jacentes, telles que les contrôles et procédures de police aux frontières ou des considérations de nature infrastructurelle, opérationnelle, technique et administrative, sans tenir compte du temps qui ne peut être attribué au franchissement de la frontière, telles que les procédures opérationnelles effectuées dans des installations situées à proximité du point de

[50] 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).

passage de la frontière, mais qui ne sont pas intrinsèquement liées au franchissement;

(b) au moins 90 % des trains de marchandises traversant au moins une frontière d'un corridor européen de transport 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.

2. Les États membres modifient, le cas échéant, les accords contractuels visés à l'article 30 de la directive 2012/34/UE et prennent les mesures appropriées conformément au règlement (UE) n° 913/2010 pour atteindre les valeurs cibles fixées au paragraphe 1, points a) et b).

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) 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;

(b) améliorer la sécurité des passages à niveau;

(c) le cas échéant, relier les infrastructures de transport ferroviaire aux infrastructures portuaires des voies navigables;

(d) 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;

(e) 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;

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

(g) 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.

SECTION 2

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR VOIES NAVIGABLES

Article 20

Composants d'infrastructure

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

   (a) les cours d'eau;

   (b) les canaux;

   (c) les lacs;

   (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 réhabilitation des sols et les infrastructures nécessaires aux opérations de transport dans la zone portuaire et à l'extérieur de la zone portuaire;

   (h) les équipements annexes;

   (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, telles que définies dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure 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 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 production de courant électrique à terre et d'autres infrastructures de production et de fourniture de carburants alternatifs, de collecte des huiles usagées, 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. Un port intérieur fait partie du réseau global lorsqu'il 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 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 au 31 décembre 2050, les ports intérieurs du réseau global:

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

(b) dispose 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 grâce, notamment, à des installations de réception, 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 dans le respect des exigences du 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 au 31 décembre 2030 et à l'article 21, paragraphe 1, point c), d'ici au 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), soit entretenu de façon à permettre une navigation efficace, fiable et sûre pour les utilisateurs en garantissant des exigences minimales et des niveaux de service pour les voies navigables et en prévenant la détérioration de ces exigences minimales ou de l'un de ses critères sous-jacents définis (bon niveau de navigation).

3. Les États membres veillent, en particulier, à ce que:

(a) les cours d'eau, les canaux, les lacs, 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. La Commission adopte

des actes d'exécution précisant les niveaux d'eau de référence visés à l'alinéa précédent par bassin hydrographique. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 3.

Lorsqu'elle détermine les niveaux d'eau de référence, la Commission tient compte des exigences énoncées dans les conventions internationales et dans les accords conclus entre les États membres.

(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 et les lacs sont équipés de SIF pour tous les services conformément à la directive 2005/44/CE[51], afin de garantir aux utilisateurs des informations en temps réel par-delà les frontières.

4. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux exigences minimales visées au paragraphe 3, point a), peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages ou une évaluation des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, et/ou des effets négatifs potentiels sur l'environnement et la biodiversité.

La détérioration des prescriptions minimales causée par l'action humaine directe ou par le manque de diligence dans l'entretien du réseau de navigation intérieure ne saurait justifier l'octroi d'une dérogation.

Les États membres peuvent bénéficier d'une dérogation en cas de force majeure. Les États membres rétablissent les conditions de navigabilité au statut antérieur dès que la situation le permet.

Toute demande de dérogation est coordonnée et fait l'objet d'un accord avec le ou les États membres voisins, le cas échéant.

5. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des exigences complétant les exigences minimales établies conformément au paragraphe 3, point a), deuxième alinéa, par bassin hydrographique. Ces exigences peuvent notamment concerner:

(a) des paramètres complémentaires pour les voies navigables spécifiques aux cours d'eau libres;

(b) des spécifications relatives aux infrastructures des voies navigables;

(c) des spécifications relatives aux infrastructures des ports intérieurs;

(d) des zones d'amarrage et des services appropriés pour les utilisateurs commerciaux;

---

51 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).

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

(f) des exigences relatives aux applications numériques du réseau et aux 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.

L'acte d'exécution visé au premier alinéa est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 3.

6. La Commission assure la cohérence de l'application du bon niveau de navigation dans l'Union et peut adopter des orientations à cette fin. Lorsqu'elle établit des exigences minimales pour les points e) et f), la Commission veille à ce que l'interopérabilité entre les bassins hydrographiques ne soit pas compromise.

Article 23

Priorités supplémentaires pour le développement des infrastructures des voies navigables

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures des voies navigables, et outre les priorités générales énoncées 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) promouvoir un transport par voie navigable durable, sûr et sécurisé, y compris à l'intérieur des nœuds urbains;

(d) moderniser et augmenter la capacité des infrastructures nécessaires aux opérations de transport à l'intérieur et à l'extérieur de la zone portuaire;

(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.

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 entre deux ou plusieurs ports maritimes situés sur le territoire de l'Union ou entre un ou plusieurs ports situés sur le territoire de l'Union et un port situé sur le territoire d'un pays tiers voisin ayant une côte sur les mers fermées limitrophes de l'Union, et grâce au développement de ports maritimes sur le territoire de l'Union et de leurs liaisons 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;

   (b) des actions plus larges qui ne sont pas liées à des ports spécifiques et qui profitent largement à l'espace maritime européen et à l'industrie maritime, telles que le soutien aux activités assurant la navigabilité tout au long de l'année (bris de glace), les systèmes TIC pour les transports et les levés hydrographiques.

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 jetées, les docks, les digues, les remblais et la réhabilitation des sols;

   (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 au réseau transeuropéen de transport des autres modes de transport;

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

   (i) les infrastructures liées aux installations pour carburants alternatifs, telles que définies dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour 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, de réduction du bruit et d'utilisation de

carburants alternatifs, les équipements visant à assurer la navigabilité tout au long de l'année (bris de glace et analyses hydrologiques, notamment), ainsi que les équipements servant aux travaux neufs de dragage et à la protection des ports et des abords des ports;

(k) les infrastructures nécessaires aux opérations «zéro déchet» et aux mesures relevant de l'économie circulaire.

4. Un port maritime fait partie du réseau global lorsqu'il remplit au moins une des conditions suivantes:

(a) son volume annuel total du trafic de voyageurs est supérieur à 0,1 % du volume annuel total du trafic de voyageurs de tous les ports maritimes de l'Union. 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;

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

(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, dans le plein respect des exigences du 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, notamment des installations de réception pour le dépôt des déchets des navires conformément à la directive (UE) 2019/883 du Parlement européen et du Conseil[52];

(c) le VTMIS 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.

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

[52] 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).

(a) les ports maritimes du réseau global soient connectés à l'infrastructure ferroviaire et routière et, si possible, aux voies navigables intérieures, sauf lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes empêchent cette connexion;

(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 assurent l'accès par la mer à des ports maritimes correspondent au moins aux exigences de l'article 22 applicables aux voies navigables;

(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.

3. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux exigences minimales visées au paragraphe 2 peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages ou une évaluation des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, et/ou des effets négatifs potentiels sur l'environnement et la biodiversité.

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 au 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 peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages ou une évaluation des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, et/ou des effets négatifs potentiels sur l'environnement et la biodiversité.

Article 27

Priorités supplémentaires pour le développement des infrastructures maritimes

Dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun liés aux infrastructures maritimes, et outre les priorités énoncées 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 jetées, les docks, les digues, les remblais et la réhabilitation des sols;

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

(d) introduire et promouvoir de nouvelles technologies et des innovations pour les carburants et les systèmes de propulsion à émissions de carbone faibles ou nulles.

(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.

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) les aires de stationnement et de repos, y compris les aires de stationnement sûres et sécurisées pour les véhicules commerciaux;

viii) les systèmes de pesage en mouvement;

ix) les infrastructures liées aux installations pour carburants alternatifs, dans le plein respect du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs];

x) les infrastructures atténuant l'impact sur l'environnement;

(b) les équipements annexes;

(c) les systèmes TIC pour les transports;

(d) les voies d'accès et la connexion du dernier kilomètre 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.

2. Les routes visées au paragraphe 1, point a), sont celles qui ont une incidence majeure sur le trafic de fret et de voyageurs longue distance, assurent la jonction entre les principaux centres économiques et urbains 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[53];

(b) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues de façon à assurer le plus haut niveau de sécurité de la circulation, notamment par la mise en œuvre des dernières technologies;

(c) les routes soient conçues, construites ou modernisées et entretenues de façon à assurer le niveau le plus élevé de protection de l'environnement, y compris, le cas échéant, grâce à des revêtements routiers silencieux 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[54];

(e) le cas échéant, l'interopérabilité des systèmes de péage soit assurée conformément à la directive (UE) 2019/520 du Parlement européen et du

[53] 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).

[54] 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).

Conseil[55], au règlement d'exécution 2019/9080/C de la Commission[56] et au règlement délégué C/2019/8369 de la Commission[57];

(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[58];

(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[59];

(h) des infrastructures pour carburants alternatifs soient déployées sur le réseau routier, dans le plein respect des exigences du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs].

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2050, l'infrastructure routière du réseau global réponde aux exigences suivantes:

(a) la route est spécialement conçue, construite ou modernisée pour la circulation automobile et:

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

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

iii) ne dessert pas les propriétés qui la bordent.

(b) des aires de repos sont mises à disposition à un intervalle maximum de 60 km entre elles, offrant suffisamment d'espace de stationnement, d'équipements de sûreté et de sécurité, ainsi que des installations appropriées, y compris des installations sanitaires, qui répondent aux besoins d'une main-d'œuvre diversifiée;

(c) des aires de stationnement sûres et sécurisées sont mises à disposition à un intervalle maximum de 60 km entre elles, fournissant un espace de stationnement suffisant pour les véhicules commerciaux et satisfaisant aux

---

55 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).

56 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).

57 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).

58 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).

59 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 [...]).

exigences énoncées à l'article 8, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2020/1054[60];

(d) des systèmes de pesage en mouvement sont installés à un intervalle maximum de 300 km entre eux. Les systèmes de pesage en mouvement doivent permettre d'identifier les véhicules et ensembles de véhicules susceptibles d'avoir dépassé les poids maximaux autorisés fixés dans la directive 96/53/CE.

3. Les États membres veillent, d'ici au 31 décembre 2030, au déploiement ou à l'utilisation des moyens de détecter les événements ou conditions liés à la sécurité et à la collecte des données pertinentes relatives à la circulation routière, aux fins de la fourniture d'informations minimales universelles relatives à la sécurité routière telles que définies dans le règlement délégué 886/2013 de la Commission[61].

4. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations à l'obligation énoncée au paragraphe 2, point a), peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution, en particulier lorsque la densité de trafic ne dépasse pas 10 000 véhicules par jour dans les deux sens, ou lorsqu'il existe des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, pour autant qu'un niveau de sécurité approprié soit garanti. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages ou une évaluation des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, et/ou des effets négatifs potentiels des investissements sur l'environnement et la biodiversité.

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.

2. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2040, les infrastructures routières du réseau central et du réseau central respectent les exigences de l'article 29, paragraphe 2, points a), c) et d).

3. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2030, les infrastructures de transport maritime du réseau central et du réseau central étendu respectent les exigences de l'article 29, paragraphe 2, point b).

4. Les États membres veillent à ce que, d'ici au 31 décembre 2025, les infrastructures de transport routier du réseau central respectent les exigences de l'article 29, paragraphe 3.

---

60 Règlement (UE) 2020/1054 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 modifiant le règlement (CE) no 561/2006 en ce qui concerne les exigences minimales relatives aux durées maximales de conduite journalière et hebdomadaire et à la durée minimale des pauses et des temps de repos journalier et hebdomadaire, et le règlement (UE) no 165/2014 en ce qui concerne la localisation au moyen de tachygraphes (JO L 249 du 31.7.2020, p. 1).

61 Règlement délégué (UE) nº 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

5. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations à l'obligation énoncée à l'article 29, paragraphe 2, point a), peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution, en particulier lorsque la densité de trafic ne dépasse pas 10 000 véhicules par jour dans les deux sens, ou lorsqu'il existe des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, pour autant qu'un niveau de sécurité approprié soit garanti. Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse socio-économique coûts-avantages ou une évaluation des contraintes géographiques spécifiques ou physiques importantes, et/ou des effets négatifs potentiels des investissements sur l'environnement et la biodiversité.

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) 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 de la loi et des infrastructures de communication 5G;

(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.

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, dans les vertiports et les ports spatiaux;

(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;

(e) les infrastructures liées aux carburants alternatifs et à l'alimentation en électricité des aéronefs en stationnement, telles que définies dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs];

(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.

2. Un aéroport intérieur fait partie du réseau global lorsqu'il 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 soient reliés au réseau ferroviaire à longue distance, y compris le réseau à grande vitesse, et aux infrastructures de transport routier du réseau transeuropéen de transport d'ici au 31 décembre 2030, sauf lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques importantes s'y opposent;

(b) les aéroports du réseau global dont le volume annuel total de trafic passagers est supérieur à quatre millions soient reliés au réseau ferroviaire à longue distance, y compris le réseau à grande vitesse, et aux infrastructures de transport routier du réseau transeuropéen de transport d'ici au 31 décembre 2050, sauf lorsque des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques importantes s'y opposent;

(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;

(d) les normes de base communes visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite, adoptées par l'Union conformément au règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil[62], s'appliquent aux infrastructures de transport aérien;

(e) les infrastructures de gestion du trafic aérien permettent la mise en œuvre du ciel unique européen conformément aux règlements (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004, (CE) nº 551/2004 et (UE) 2018/1139, et la mise en œuvre des opérations de transport aérien, en vue d'améliorer les performances et la durabilité du système d'aviation européen, ainsi que la mise en œuvre des règles d'application et des spécifications de l'Union;

(f) une infrastructure pour carburants alternatifs soit mise en place dans les aéroports dans le plein respect des exigences définies dans le règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs];

(g) les infrastructures de transport aérien assurent la fourniture d'air conditionné aux aéronefs en stationnement.

2. À la demande d'un État membre, la Commission peut, dans des cas dûment justifiés, accorder des dérogations au moyen d'actes d'exécution en ce qui concerne les exigences énoncées au paragraphe 1, points a), b), c) et g). Toute demande de dérogation est fondée sur une analyse des coûts et des avantages sur le plan socio-économique ou en rapport avec des contraintes géographiques spécifiques ou des contraintes physiques importantes, y compris l'absence de réseau ferroviaire sur le territoire.

Article 34

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;

(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.

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

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:

   (a) situés dans les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport énumérés à l'annexe II;

   (b) situés dans les ports intérieurs du réseau transeuropéen de transport énumérés à l'annexe II;

   (c) situés dans un nœud urbain ou à proximité;

   (d) classés comme terminaux rail-route du réseau transeuropéen de transport, tels qu'énumérés à l'annexe II.

2. Les États membres veillent à ce que les terminaux de fret multimodaux offrent une capacité suffisante pour répondre aux besoins du réseau transeuropéen de transport et faire face aux flux de trafic actuels et futurs, en particulier aux flux de trafic desservant les nœuds urbains, les centres industriels, les ports et les pôles logistiques.

3. Dans un délai de deux 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.

4. Sur la base de l'analyse visée au paragraphe 3, les États membres élaborent un plan d'action pour le développement d'un réseau de terminaux de fret multimodaux. Les résultats de l'analyse et le plan d'action sont soumis à la Commission au plus tard six mois après la finalisation de l'analyse, accompagnés d'une liste des terminaux rail-route que l'État membre propose d'ajouter aux annexes I et II.

5. Un terminal rail-route fait partie du réseau transeuropéen de transport et figure dans les annexes I et II lorsque l'une au moins des conditions suivantes est remplie:

(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) c'est le 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) il est proposé par l'État membre 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) les infrastructures liées aux installations pour carburants alternatifs.

Article 37

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Les États membres veillent, de manière équitable et non discriminatoire, à ce que les terminaux de fret multimodaux visés à l'article 35, paragraphe 1:

(a) soient reliés aux modes de transport disponibles dans la zone, dans la mesure du possible, sauf si cela n'est pas justifié d'un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages;

(b) soient équipés 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 au 31 décembre 2030;

(c) soient équipés d'outils numériques pour garantir, d'ici au 31 décembre 2030:

i) l'efficacité des opérations au sein du terminal, tels que 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.

2. Les États membres veillent, de manière équitable et non discriminatoire, à ce que, d'ici au 31 décembre 2030, les terminaux de fret multimodaux visés à l'article 35, paragraphe 1, qui sont reliés au réseau ferroviaire soient en mesure de traiter tous les types d'unités de chargement intermodales lorsqu'ils sont classés comme terminaux intermodaux et qu'ils offrent un transbordement vertical.

3. Les États membres veillent, de manière équitable et non discriminatoire, à ce que, d'ici au 31 décembre 2040, les terminaux de fret multimodaux visés à l'article 35, paragraphe 1, qui sont reliés au réseau ferroviaire puissent prendre en charge des trains de 740 m de long sans manipulation ou, si cela n'est pas économiquement viable, que des mesures adéquates soient prises pour améliorer l'efficacité opérationnelle de la prise en charge des trains de 740 m de long, telles que l'extension et l'électrification des voies de départ et d'arrivée, les ajustements des systèmes de signalisation et l'amélioration de la configuration de la voie.

4. Les États membres veillent, d'une manière équitable et non discriminatoire, à ce que, d'ici au 31 décembre 2050, tous les terminaux de fret multimodaux visés à l'article 35, paragraphe 1, qui sont reliés au réseau ferroviaire soient en mesure de traiter tout train de 740 m de long sans manipulation.

5. À la demande d'un État membre, dans des cas dûment justifiés, des dérogations aux obligations prévues aux paragraphes 1 à 4 peuvent être accordées par la Commission au moyen d'actes d'exécution lorsque les investissements dans les infrastructures ne peuvent pas être justifiés d'un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages, en particulier lorsque le terminal est situé dans une zone géographiquement restreinte.

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 privées sur le réseau transeuropéen de transport permettent la manutention de trains de 740 m de long sans manipulation.

SECTION 7

NŒUDS URBAINS

Article 39

Composants de nœud urbain

1. Un nœud urbain comprend notamment:

   (a) des infrastructures de transport qui font partie du réseau transeuropéen de transport, y compris des voies de contournement, et qui améliorent les performances du réseau transeuropéen de transport;

   (b) des points d'accès au réseau transeuropéen de transport, notamment des gares ferroviaires multimodales, des terminaux de fret multimodaux, des ports ou des aéroports;

   (c) des connexions au premier et au dernier kilomètre entre ces points d'accès et vers ces points d'accès.

2. Les nœuds urbains du réseau transeuropéen de transport sont énumérés à l'annexe II.

Article 40

Exigences applicables aux nœuds urbains

Afin de garantir le fonctionnement efficace 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 à:

   (a) la disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs, y compris dans les plateformes logistiques et pour les transports publics, dans le plein respect des exigences du règlement (UE) [...] [sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs];

   (b) d'ici au 31 décembre 2025:

      i) l'adoption d'un plan de mobilité urbaine durable (PMUD), conformément à l'annexe V, qui prévoie notamment des mesures visant à intégrer les différents modes de transport, à promouvoir une mobilité efficace à émissions nulles, y compris une logistique urbaine durable et à émissions nulles, à réduire la pollution atmosphérique et sonore et à prendre en considération les flux transeuropéens de transport à longue distance;

      ii) la collecte et la communication à la Commission de données sur la mobilité urbaine par nœud urbain couvrant au minimum les émissions de gaz à effet de serre, la congestion, les accidents et les blessures, le partage modal et l'accès aux services de mobilité, ainsi que des données sur la pollution atmosphérique et sonore. Par la suite, ces données sont transmises chaque année;

   (c) d'ici au 31 décembre 2030:

i) pour le transport de voyageurs: une interconnexion durable, continue et sûre entre le rail, la route, l'air, les modes de déplacement actifs et, le cas échéant, les infrastructures de navigation intérieure et maritime;

ii) pour le transport de voyageurs: la possibilité pour les voyageurs d'accéder à l'information, de réserver leurs trajets, de payer et de récupérer leurs billets au moyen de services de mobilité numérique multimodale;

iii) pour le transport de fret: une interconnexion durable, continue et sûre entre les infrastructures ferroviaires, routières et, le cas échéant, fluviales, aériennes et maritimes, ainsi que des connexions adéquates avec les plateformes et les installations logistiques;

iv) la mise en place de plateformes multimodale pour le transport de voyageurs 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 véhicules utilitaires lourds;

(d) d'ici au 31 décembre 2040: la mise en place d'au moins un terminal de fret multimodal offrant une capacité de transbordement suffisante à l'intérieur ou à proximité du nœud urbain.

La Commission adopte, au plus tard un an après l'entrée en vigueur du présent règlement, un acte d'exécution établissant une méthodologie pour les données à collecter par les États membres visées au point b) ii). Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 59, paragraphe 3.

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 à:

(a) une interconnexion fluide entre les infrastructures du réseau transeuropéen de transport et les infrastructures de transport régional et local;

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

(c) la promotion d'un transport et d'une mobilité efficaces, peu bruyants et à émissions nulles, y compris l'écologisation des flottes urbaines;

(d) l'augmentation de la part modale des transports publics et des modes de déplacement actifs;

(e) l'échange numérique d'informations sur les transports et la circulation entre les centres de gestion de la circulation urbaine et non urbaine et avec les entités fournissant des services d'information, conformément aux normes ISO/CEN.

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 sécurité, de la sûreté, la réduction de la congestion, l'accroissement des performances 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 sont déployés dans toute l'Union afin de garantir la présence d'un ensemble de capacités de base interopérables dans tous les États membres.

3. Les systèmes TIC pour les transports visés au présent article comprennent:

   (a) pour le transport ferroviaire: l'ERTMS, les applications télématiques au service du fret et des voyageurs visées dans la spécification technique d'interopérabilité, ainsi que d'autres améliorations de la numérisation, 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: le STI;

   (d) pour le transport maritime: pour la gestion du trafic maritime, les services VTMIS 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, l'espace européen des données relatives à la mobilité et les cadres facilitant l'échange de données d'entreprise à entreprise pour la transparence et l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement.

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, dans le même temps, à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et d'autres incidences environnementales négatives, et dont l'objectif consiste à:

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

(b) promouvoir le déploiement de services de transport innovants, y compris grâce aux liaisons maritimes à courte distance, aux systèmes TIC et à la mise en place des infrastructures auxiliaires nécessaires pour atteindre les objectifs essentiellement environnementaux et de sécurité de ces services, ainsi qu'à la mise en place de structures de gouvernance adaptées;

(c) faciliter les opérations de 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 faibles et nulles, 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;

(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.

2. Les États membres favorisent le déploiement de services de transport innovants, y compris grâce à l'espace maritime européen, aux systèmes TIC et à la mise en place des infrastructures auxiliaires nécessaires pour atteindre les objectifs environnementaux et de sécurité de ces services, ainsi qu'à la mise en place de structures de gouvernance adaptées.

Article 44

Nouvelles technologies et innovation

Afin que le réseau transeuropéen de transport puisse s'adapter au développement et au déploiement de technologies innovantes, les États membres visent en particulier à:

(a) soutenir et promouvoir la décarbonation des transports par la transition vers des véhicules, des navires et des aéronefs à émissions faibles ou nulles, ainsi que d'autres technologies innovantes et durables pour les transports et les réseaux, telles que l'hyperloop;

(b) permettre 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 nouvelles solutions telles que les carburants durables, et fournir les infrastructures correspondantes. De telles infrastructures peuvent comprendre un accès au réseau et d'autres installations nécessaires à la fourniture d'énergie, tenir compte de l'interface infrastructures-véhicule et englober des systèmes TIC pour les transports. Les infrastructures de transport peuvent servir de pôle énergétique aux différents modes de transport;

(c) soutenir l'adoption et le déploiement de nouvelles technologies numériques, notamment en promouvant les infrastructures de connectivité assurant une couverture ininterrompue dans l'ensemble des corridors de transport européens

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 l'exploitation, la gestion, l'accessibilité, l'interopérabilité, la multimodalité et l'efficacité du réseau, y compris grâce au développement de services de mobilité numérique multimodale et au développement d'infrastructures permettant une multimodalité sans discontinuité, telles que les lignes ferroviaires à grande vitesse et les liaisons aéroportuaires avec les villes par train/tram;

(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;

(g) promouvoir des moyens efficaces de fournir à tous les utilisateurs et prestataires de services de transport des informations accessibles et complètes concernant les incidences sur l'environnement de leurs choix en matière de transport;

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

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

(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 et à des solutions numériques et protégées contre les cyberattaques visant à préserver le réseau en cas de catastrophes naturelles et 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

Les États membres font en sorte que les infrastructures de transport garantissent la sécurité et la sûreté des déplacements de voyageurs et de marchandises.

Article 46

Résilience des infrastructures

1. Lors de la planification des infrastructures, les États membres améliorent la sécurité et la résilience des infrastructures de transport face au changement climatique, aux risques naturels, aux catastrophes d'origine humaine, ainsi qu'aux perturbations intentionnelles affectant le fonctionnement du système de transport de l'Union. Lorsqu'ils mettent en œuvre des projets d'intérêt commun, les États membres tiennent 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 se fonde sur les meilleures 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. Cette exigence ne s'applique pas aux projets pour lesquels l'évaluation des incidences sur l'environnement a été achevée avant l'entrée en vigueur du présent règlement.

Article 47

Risques pour la sécurité ou l'ordre public

1. Les États membres notifient à la Commission tout projet d'intérêt commun mis en œuvre sur leur territoire avec 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 en vue de permettre une évaluation de son incidence sur la sécurité ou l'ordre public dans l'Union. Cette obligation ne s'applique pas aux investissements directs étrangers notifiés à la Commission et aux autres États membres conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/452.

2. Les États membres veillent à ce que les informations notifiées conformément au paragraphe 1 soient mises à disposition au moins douze mois avant la décision finale relative à la mise en œuvre du projet d'intérêt commun. Ces informations incluent en particulier:

(a) la structure de propriété de l'entreprise d'un pays tiers et, le cas échéant, de l'entreprise dans laquelle la participation ou la contribution est prévue, y compris des informations sur le bénéficiaire effectif ultime et la participation au capital;

(b) la valeur approximative de la participation ou de la contribution d'une personne physique d'un pays tiers ou d'une entreprise d'un pays tiers au projet d'intérêt commun et la description de la forme et des conditions de cette participation ou de cette contribution;

(c) les produits, services et activités commerciales de la personne physique d'un pays tiers ou d'une entreprise d'un pays tiers et, le cas échéant, de l'entreprise dans laquelle la participation ou la contribution est prévue, qui ont une incidence sur le réseau transeuropéen;

(d) les États membres dans lesquels la personne physique d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers et, le cas échéant, l'entreprise dans laquelle la participation ou la contribution est prévue, mènent des activités commerciales pertinentes qui ont une incidence sur le réseau transeuropéen de transport;

(e) le financement de la contribution ou de la participation et sa source, sur la base des meilleures informations dont dispose l'État membre;

(f) la date à laquelle la participation devrait prendre effet ou à laquelle la contribution devrait être réalisée.

En outre, les États membres s'efforcent de fournir toute information, s'ils en disposent, utile pour l'évaluation effectuée par la Commission conformément au paragraphe 5, deuxième alinéa, points a), b) et c).

3. Au plus tard trente jours calendaires à compter de la réception des informations visées au paragraphe 1, la Commission peut demander des informations supplémentaires à l'État membre dans lequel le projet d'intérêt commun est prévu. Toute demande d'informations supplémentaires est dûment justifiée, limitée aux informations nécessaires pour effectuer l'évaluation en vertu du paragraphe 5, proportionnée à sa finalité et ne représente pas une charge excessive pour l'État membre dans lequel le projet d'intérêt commun est prévu.

L'État membre dans lequel le projet d'intérêt commun est prévu veille à ce que les informations supplémentaires demandées par la Commission soient mises à la disposition de la Commission dans les meilleurs délais.

L'État membre dans lequel le projet d'intérêt commun est prévu peut demander à la personne physique d'un pays tiers ou à une entreprise d'un pays tiers de fournir les informations visées aux paragraphes 2 et 3. La personne physique d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers concernée fournit les informations demandées dans les meilleurs délais.

4. Lorsque la Commission 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 critiques du réseau transeuropéen de transport pour des raisons de sécurité ou d'ordre public, ou qu'elle dispose d'informations pertinentes concernant cette participation ou cette contribution, ou le projet d'intérêt commun concerné, elle peut émettre un avis à l'intention de l'État membre dans lequel le projet d'intérêt commun est prévu.

Une infrastructure critique est un actif, un système ou une partie de celui-ci, utilisé à des fins de transport et situé dans les États membres, qui est indispensable au maintien des fonctions vitales de la société, de la santé, de la sûreté, de la sécurité et du bien-être économique ou social des citoyens, et dont l'arrêt ou la destruction aurait un impact significatif dans un État membre du fait de la défaillance de ces fonctions.

5. Pour déterminer si la participation 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

critiques pour des raisons de sécurité ou d'ordre public, la Commission peut examiner ses effets potentiels sur, entre autres:

(a) les infrastructures critiques et les installations essentielles à l'exploitation de ces infrastructures, ainsi que les terrains et les biens immobiliers essentiels à l'utilisation de ces infrastructures;

(b) les technologies et les biens à double usage tels que définis à l'article 2, point 1), du règlement (UE) 2021/821[63], essentiels au fonctionnement des infrastructures critiques;

(c) la fourniture d'intrants essentiels à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures critiques;

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

Pour déterminer si une participation ou une contribution étrangère est susceptible de porter atteinte à la sécurité ou à l'ordre public, la Commission peut aussi prendre en compte, en particulier:

(a) le fait que l'entreprise d'un pays tiers soit contrôlée directement ou indirectement par le gouvernement, y compris des organismes publics ou les forces armées, d'un pays tiers, notamment à travers la structure de propriété ou un appui financier significatif;

(b) le fait que la personne physique d'un pays tiers ou l'entreprise d'un pays tiers ait déjà participé à des activités portant atteinte à la sécurité ou à l'ordre public dans un État membre; ou

(c) le fait qu'il existe un risque grave que la personne physique d'un pays tiers ou l'entreprise d'un pays tiers exerce des activités illégales ou criminelles.

6. La Commission peut émettre un avis conformément au paragraphe 4 au plus tard trois mois après la réception des informations visées au paragraphe 3. L'avis de la Commission est adressé à l'État membre dans lequel le projet d'intérêt commun est prévu et il est transmis aux autres États membres. Si 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 un investissement direct étranger au sens de l'article 2, point 1), du règlement (UE) 2019/452 ne faisant pas l'objet d'un filtrage par l'État membre dans lequel l'investissement direct étranger est prévu ou réalisé, la Commission émet un tel avis, lorsque cela est justifié, conformément à l'article 8 du règlement (UE) 2019/452.

7. L'État membre dans lequel il est prévu que le projet d'intérêt commun soit mis en œuvre par une personne physique d'un pays tiers ou une entreprise d'un pays tiers, ou avec la participation ou la contribution de quelque nature que ce soit d'une telle personne ou entreprise, tient le plus grand compte de l'avis de la Commission et fournit une explication à la Commission si son avis n'est pas suivi, au plus tard trois mois après l'émission de l'avis.

---

[63] Règlement (UE) 2021/821 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2021 instituant un régime de l'Union de contrôle des exportations, du courtage, de l'assistance technique, du transit et des transferts en ce qui concerne les biens à double usage (refonte) (JO L 206 du 11.6.2021, p. 1).

8. Chaque État membre et la Commission désignent un point de contact pour la mise en œuvre du présent article. Les États membres et la Commission associent ces points de contact à toutes les questions liées à la mise en œuvre du présent article.

9. La Commission met à disposition un système sécurisé et crypté à l'appui de la coopération et de l'échange d'informations directs entre les points de contact.

10. Les États membres et la Commission assurent la protection des informations confidentielles obtenues en application du présent article, conformément au droit de l'Union et à leur droit national respectif.

11. Les États membres et la Commission veillent à ce que les informations classifiées fournies ou échangées en application du présent article ne soient pas déclassées ou déclassifiées sans le consentement préalable écrit de l'autorité d'origine.

12. Tout traitement de données à caractère personnel en application du présent article est effectué conformément au règlement (UE) 2016/679[64] et au règlement (UE) 2018/1725[65] et uniquement dans la mesure où il est nécessaire aux fins du filtrage de la participation ou de la contribution au projet d'intérêt commun concerné et pour garantir l'efficacité de la coopération prévue par le présent article. Les données à caractère personnel liées à la mise en œuvre du présent article sont conservées uniquement pendant la durée nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles ont été collectées.

Article 48

Entretien et cycle de vie du projet

Les États membres veillent à ce que:

(a) les infrastructures du réseau transeuropéen de transport soient entretenues de manière à offrir le même niveau de service et de sécurité au cours de leur durée de vie;

(b) des plans d'entretien à long terme comprenant des informations sur les ressources financières nécessaires pour couvrir les coûts d'entretien à long terme des infrastructures existantes et prévues soient élaborés;

(c) les besoins et les coûts relatifs à l'entretien pendant toute la durée de vie des infrastructures soient pris en compte dans la phase de planification de la construction ou de la modernisation;

(d) dans le cas de l'infrastructure ferroviaire, la cohérence soit assurée entre les besoins en matière d'entretien et de renouvellement liés au développement du réseau transeuropéen de transport et reflétés dans la stratégie indicative de développement de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 8, paragraphe 1,

64 Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

65 Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39).

de la directive 2012/34/UE, le plan d'entreprise des gestionnaires de l'infrastructure concernés visé à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE et l'accord contractuel entre l'autorité compétente et le gestionnaire de l'infrastructure visé à l'article 30 de la directive 2012/34/UE.

Article 49

Accessibilité pour tous les utilisateurs

Les infrastructures de transport permettent une mobilité et une accessibilité fluides pour tous les utilisateurs, en particulier les personnes en situation de vulnérabilité, y compris les personnes handicapées ou à mobilité réduite, ainsi que les personnes vivant dans les régions ultrapériphériques et autres régions reculées, rurales, insulaires, périphériques et montagneuses, ainsi que dans les zones à faible densité de population.

CHAPITRE V

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

Article 50

Corridors de transport européens et priorités horizontales

1. Les corridors de transport européens sont un instrument destiné à faciliter la mise en œuvre coordonnée de parties du réseau transeuropéen de transport; ils ont notamment pour objet d'améliorer les liaisons transfrontières 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 pleinement interopérable ainsi qu'un réseau ferroviaire de transport de voyageurs à longue distance 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 des transports.

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. Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et l'espace maritime européen constituent les priorités horizontales pour la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport, qui garantissent le déploiement en temps utile de l'ERTMS sur l'ensemble du réseau et l'intégration des liaisons maritimes 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. Le coordonnateur européen est désigné pour un mandat d'une durée maximale de quatre ans, renouvelable. Les attributions du coordonnateur européen 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) rédige un rapport annuel sur l'état d'avancement de 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 propose des solutions.

6. Les coordonnateurs européens des corridors de transport européens:

(a) coopèrent étroitement avec la gouvernance du transport ferroviaire de fret pour recenser et hiérarchiser les besoins d'investissement pour le fret ferroviaire sur les lignes ferroviaires de fret des corridors de transport européens;

(b) assurent le suivi des aspects administratifs, opérationnels et d'interopérabilité du trafic de fret sur les lignes ferroviaires de fret des corridors de transport européens, y compris le suivi des performances des services ferroviaires de fret, en étroite coopération avec la gouvernance du transport ferroviaire de fret.

7. Les coordonnateurs européens des corridors de transport européens:

(a) recensent et hiérarchisent les besoins d'investissement pour les lignes ferroviaires de voyageurs des corridors de transport européens;

(b) surveillent les aspects administratifs, opérationnels et d'interopérabilité du trafic de voyageurs sur les lignes ferroviaires de voyageurs des corridors de transport européens, y compris le 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 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 transports 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, désigner un nouveau coordonnateur européen conformément à la procédure définie au paragraphe 1.

Article 52

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 les priorités horizontales») 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'intéropérabilité et le déploiement des nouvelles technologies et infrastructures numériques;

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

(c) les services de transport ferroviaire de voyageurs transfrontière;

(d) les goulets d'étranglement opérationnels;

(e) les nœuds urbains;

(f) la coopération avec les pays tiers;

(g) d'autres groupes de travail ad hoc jugés nécessaires.

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

4. Le Forum consultatif pour les priorités horizontales est créé par le coordonnateur, qui en assure la présidence. Les États membres concernés et, le cas échéant, les représentants des secteurs concernés peuvent y participer. Les États membres désignent un coordonnateur national de l'ERTMS 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 les priorités horizontales et lui fournissent 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 d'infrastructures nationaux pertinents.

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 représentants de la société civile 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.

Article 53

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 consultation avec le Forum du corridor et la gouvernance du transport ferroviaire de fret, ou le Forum consultatif pour les priorités horizontales. 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) nº 913/2010.

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

(a) une description des caractéristiques du corridor;

(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 qui entravent le développement du corridor;

(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;

(e) une description des solutions possibles pour répondre aux besoins d'investissement et supprimer les goulets d'étranglement, en particulier pour les lignes de transport de voyageurs et de fret du corridor;

(f) un plan comportant des objectifs intermédiaires 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.

Aux fins de l'analyse des investissements et de la préparation du plan comportant des objectifs intermédiaires liés au fret ferroviaire, le coordonnateur européen coopère avec le comité exécutif et le comité de gestion du corridor visés à l'article 11 du règlement (UE) nº 913/2010.

Aux fins de l'analyse des investissements et de la préparation du plan comportant des objectifs intermédiaires liés aux terminaux de fret multimodaux, le coordonnateur européen prend en considération les éléments de l'analyse qui sont pertinents pour le corridor, les plans d'action élaborés par les États membres conformément à l'article 35, paragraphe 4, et la liste visée à l'article 19, point b), du règlement (UE) nº 913/2010.

Aux fins de l'analyse des investissements et de l'élaboration du plan comportant des objectifs intermédiaires liés aux services de transport de voyageurs, le coordonnateur européen tient compte des résultats du suivi effectué conformément à l'article 51, paragraphe 7, point b).

(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 du règlement (UE) nº 913/2010 et la liste des objectifs et mesures relatifs au corridor définis conformément à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (UE) nº 913/2010, en tant que moyens d'atteindre les exigences opérationnelles énoncées à l'article 18 du présent règlement;

(h) l'inventaire des mesures concernant les nœuds urbains qui sont pertinentes pour le bon fonctionnement du corridor et la réalisation des objectifs du réseau transeuropéen de transport;

(i) le recensement 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 répercussions négatives sur l'environnement.

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

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

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

(c) la création d'une entité unique pour la construction et la gestion de projets d'infrastructure transfrontaliers.

Article 54

Actes d'exécution

1. Sur la base du premier plan de travail des coordonnateurs européens, la Commission adopte un acte d'exécution pour chaque plan de travail relatif aux corridors de transport européens et aux deux priorités horizontales. L'acte d'exécution établit les priorités pour la planification des infrastructures et des investissements et pour le financement.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution pour la mise en œuvre de tronçons particuliers du corridor européen de transport, en particulier pour la mise en œuvre de tronçons transfrontaliers complexes ou d'exigences spécifiques en matière d'infrastructures de transport relatives au corridor européen de transport ou aux priorités horizontales.

3. Les actes d'exécution visés aux paragraphes 1 et 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 chaque fois que le coordonnateur européen révise le plan de travail ou pour 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, les États membres concernés communiquent à la Commission un rapport annuel sur les progrès accomplis, indiquant notamment les engagements financiers pris dans le plan budgétaire national.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 55

Rapports et contrôle

1. Les États membres informent la Commission, d'une manière régulière, complète et transparente, de l'évolution de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun et des investissements consentis à cette fin. Cette information inclut la communication annuelle des données via le système d'information interactif géographique et technique du réseau transeuropéen de transport (TENtec), dont les données techniques et financières concernant les projets d'intérêt commun sur le réseau transeuropéen de transport ainsi que les données sur l'achèvement du réseau transeuropéen de transport.

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 sur le plan commercial ou susceptibles de porter atteinte à un processus de passation de marché dans un État membre ou de l'influencer indûment.

3. Les États membres veillent à la qualité, à l'exhaustivité et à la cohérence des données du système d'information TENtec. Les systèmes nationaux et sources de données permettent un échange automatisé de données avec TENtec.

Article 56

Modernisation du réseau

1. Sous réserve de l'article 172, deuxième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 60 afin de modifier les annexes I et II, notamment pour tenir compte des modifications pouvant résulter des seuils quantitatifs fixés aux articles 20, 24 et 32. Lorsqu'elle adapte ces annexes, la Commission:

   (a) 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;

   (b) 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;

   (c) inclut les nœuds urbains dans le réseau transeuropéen de transport dont il est démontré que leur population dépasse 100 000 habitants;

(d) inclut les terminaux de fret multimodaux recensés par l'État membre conformément à l'article 35, paragraphe 4, dans le réseau transeuropéen de transport;

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

Les adaptations visées aux points a) à c) du premier alinéa 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. Les adaptations visées au point d) du premier alinéa sont fondées sur le plan d'action visé à l'article 35, paragraphe 4. Les adaptations visées au point e) du premier alinéa sont fondées sur les informations communiquées par les États membres concernés conformément à l'article 55, paragraphe 1.

2. Les projets d'intérêt commun concernant des infrastructures nouvellement incluses dans le réseau transeuropéen de transport au moyen d'un acte délégué peuvent 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 desdits actes délégués

   Les projets d'intérêt commun concernant des infrastructures qui ont été exclues du réseau transeuropéen de transport ne peuvent plus bénéficier desdites dispositions à compter de la date d'entrée en vigueur des actes délégués adoptés en application du paragraphe 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 traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, 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 de modifier ces cartes.

Article 57

Rôle des acteurs publics et privés

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 nationaux en matière de transport et d'investissement soient cohérents avec la politique des transports de l'Union, avec les priorités et délais fixés dans le présent règlement et avec les priorités définies dans les plans de travail relatifs aux corridors et priorités horizontales concernés pour

les États membres concernés et avec les actes d'exécution adoptés conformément à l'article 54, paragraphe 1.

2. Les plans d'investissement nationaux comprennent tous les projets d'intérêt commun et les investissements connexes nécessaires à l'achèvement en temps utile du réseau.

3. Les États membres notifient à la Commission les projets de plans et programmes nationaux, ou toute modification de ceux-ci, en vue du développement du réseau transeuropéen de transport, au moins douze mois avant leur adoption. La Commission peut émettre un avis au plus tard six mois après la notification de l'État membre relative à la cohérence des projets de plans et de programmes nationaux avec les priorités énoncées dans le présent règlement et avec les priorités énoncées dans les plans de travail pour le ou les corridors et les priorités correspondants et dans les actes d'exécution adoptés conformément à l'article 54, paragraphe 1. Les États membres informent la Commission, au plus tard deux mois après la communication de l'avis, des mesures adoptées pour donner suite aux recommandations formulées dans l'avis.

Article 59

Comité

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

2. Aux fins de l'article 22, paragraphes 3 et 5, la Commission est assistée par le comité institué conformément à l'article 7 de la directive 91/672/CEE du Conseil[66].

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

Article 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 [...]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 11, paragraphe 3, et à l'article 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

66 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).

précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 11, paragraphes 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 en 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 des voyageurs et de fret;

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

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

   L'évaluation étudie également l'incidence de l'évolution des caractéristiques du trafic et des modifications 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 par rapport au calendrier initial fixé dans les actes d'exécution conformément à l'article 54 ou défini dans les plans nationaux de transport et d'investissement ou dans d'autres documents de projet pertinents, la Commission peut demander à l'État membre ou aux États membres concernés de fournir les raisons du retard. Le 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 le ou les États membres concernés afin de résoudre le problème qui a causé le retard.

2. Dans le cas où le retard concerne un tronçon d'un corridor européen de transport, le coordonnateur européen est associé à la résolution du problème.

3. La Commission peut, après avoir examiné les raisons fournies par le ou les États membres concernés conformément au premier alinéa, adopter une décision adressée à l'État membre ou aux États membres concernés, déclarant que 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. La Commission accorde à l'État membre ou aux États membres concernés un délai de six mois pour résorber cet important retard.

   Dans le cas où le tronçon impacté par le retard concerne un projet soutenu par des fonds de l'Union en gestion directe, il est procédé à une réduction du montant de la subvention et/ou à une modification ou une résiliation de la convention de subvention conformément aux règles applicables.

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 aires de stationnement sûres et sécurisées et 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.

Article 64

Modification 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) nº 913/2010

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

(1) À l'article 1er, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement établit les règles d'organisation 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) 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 que 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 l'article 5 de la directive 2001/14/CE;

(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 suffisantes 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 ferroviaires de fret 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 GESTION DES CORRIDORS DE FRET»

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

«Article 3

Organisation et gestion des corridors de fret

1. L'organisation et gestion des corridors de fret sont soumises aux règles relatives à la gouvernance, à la planification des investissements, à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et à la gestion du trafic, conformément au présent règlement.

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 européen de transport 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 européen de transport adaptent l'organisation et la gestion du corridor de fret dans un délai de douze mois à compter de la date de la modification.»

(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, point c).»

(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, notamment, 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 et le coordonnateur européen compétent pour le corridor de fret. Le comité exécutif et le coordonnateur européen compétent pour le corridor de fret agissent en qualité de médiateur et communiquent en temps voulu leur position aux parties intéressées. 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 et le coordonnateur européen compétent pour le corridor de fret. Le comité exécutif ou le coordonnateur européen compétent pour le corridor de fret agit en qualité de médiateur et communique en temps voulu sa position aux parties intéressées. 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 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 termes de performance du corridor de fret, exprimée en qualité de service et en capacité du corridor de fret, conformément aux dispositions de l'article 19 du présent règlement et, le cas échéant, des objectifs cibles quantitatifs ou qualitatifs relatifs à ces objectifs. Les objectifs et objectifs cibles tiennent compte des exigences énoncées à l'article 18 du règlement [nouveau règlement RTE-T];

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

3. Le comité de gestion mène et met périodiquement à jour une étude de marché 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 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'investissement 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'investissement. La consultation repose sur une documentation adéquate et actualisée de la planification des infrastructures au niveau des corridors et au niveau national. 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 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 fret telles que définies aux chapitres II et III du règlement (UE) [nouveau règlement RTE-T], en particulier en ce qui concerne les besoins de capacité des trains de marchandises d'une longueur d'au moins 740 m;

   (c) les besoins d'investissements ciblés pour éliminer les goulets d'étranglement locaux, tels que les boucles de liaison, l'amélioration des nœuds et des infrastructures du dernier kilomètre ou l'équipement technique améliorant les performances opérationnelles.»

(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 objectifs cibles pour le corridor de fret définis conformément à l'article 9, paragraphe 1, point c). Le comité de gestion consulte les groupes consultatifs visés à l'article 8, paragraphes 7 et 8, et le coordonnateur européen concernant les indicateurs de performance pertinents.

3. Le comité de gestion évalue les résultats du suivi des performances en ce qui concerne les objectifs et objectifs cibles définis conformément à l'article 9, paragraphe 1, point c), et les exigences opérationnelles visées à l'article 18 du règlement [nouveau règlement RTE-T].

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.»

(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 le comité visé à l'article 21 de son analyse.»

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) nº 1315/2013 est abrogé à compter de [date d'entrée en vigueur du présent règlement].

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

Article 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	*Le président*