

E 4421

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 10 avril 2009

Annexe au procès-verbal de la séance
du 10 avril 2009

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Projet de décision de la Commission modifiant la décision 2006/679/CE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 7 avril 2009
(OR. en)**

8563/09

LIMITE

TRANS 146

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Commission européenne

Date de réception: 6 avril 2009

Destinataire: Secrétariat général du Conseil

Objet: Projet de décision de la Commission du [...] modifiant la décision 2006/679/CE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système "contrôle-commande et signalisation" du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission D003986/03 .

p.j.: D003986/03

Projet de

DÉCISION DE LA COMMISSION

du [...]

modifiant la décision 2006/679/CE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté¹, et notamment son article 6, paragraphe 1,

vu la recommandation de l'Agence ferroviaire européenne du 23 février 2009 concernant le plan de déploiement européen (ERA-REC-02-2009-ERTMS),

considérant ce qui suit:

- (1) chaque spécification technique d'interopérabilité («STI») doit indiquer la stratégie de mise en œuvre de la STI, notamment les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé.
- (2) La décision 2006/679/CE de la Commission du 28 mars 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel² définit la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.
- (3) Conformément à l'article 3 de la décision 2006/679/CE, les États membres ont établi un plan national de mise en œuvre de la STI Contrôle-commande et signalisation et ont notifié ce plan à la Commission.
- (4) Ces plans nationaux doivent servir de base pour l'établissement du plan directeur communautaire en s'appuyant sur les principes énoncés dans le chapitre 7 de l'annexe de la décision 2006/679/CE.

¹ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

² JO L 284 du 16.10.2006, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision 2007/153/CE (JO L 67 du 07.3.2007, p. 13).

- (5) Le chapitre 7 de l'annexe de la décision 2006/679/CE prévoit que le plan directeur communautaire sera ajouté à la présente STI suivant une procédure de révision et sera désigné sous l'appellation de plan de déploiement européen.
- (6) La directive 2008/57/CE indique que des STI peuvent établir le cadre nécessaire pour décider s'il peut y avoir lieu d'autoriser de nouveau les sous-systèmes existants et de fixer les délais correspondants.
- (7) Le plan de mise en œuvre de la STI Contrôle-commande et signalisation ne doit pas être fondé uniquement sur la conformité des sous-systèmes aux STI en vigueur au moment de leur mise en service, de leur réaménagement ou de leur renouvellement, mais également sur une mise en œuvre coordonnée dans les corridors paneuropéens reliant les principales zones européennes de transport de marchandises. Pour parvenir à mettre en place l'interopérabilité, les corridors doivent être parfaitement équipés et des délais convenables doivent être fixés dans le plan européen de déploiement en ce qui concerne le renouvellement ou le réaménagement du sous-système.
- (8) Les États membres doivent mettre tout en œuvre pour qu'un module de transmission spécifique externe soit disponible pour leurs systèmes existants de contrôle-commande de classe B énumérés dans l'annexe B de la STI.
- (9) Des projets de développement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (European Rail Traffic Management System - ERTMS) en général, et des lignes figurant dans le plan européen de déploiement en particulier, peuvent bénéficier d'une aide communautaire au titre du programme RTE-T ou d'autres programmes d'aide financière communautaire.
- (10) Une aide financière appropriée joue un rôle important pour garantir le déploiement de l'ERTMS dans le respect des limites et des délais fixés par le plan européen de déploiement. Le plan peut donc être adapté afin de tenir compte des financements disponibles.
- (11) Les fournisseurs d'équipements ERTMS à bord ont confirmé qu'ils seront en mesure de livrer un équipement à bord conforme à la nouvelle norme (appelée « référence 3») en 2015 au plus tard; en conséquence, les locomotives des lignes internationales livrées après cette date devront, en règle générale, être équipées de l'ERTMS.
- (12) Il convient dès lors de modifier la décision 2006/679/CE en conséquence.
- (13) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué conformément à l'article 29 de la directive 2008/57/CEE (comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire),

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe de la décision 2006/679/CE est modifiée comme suit:

- (1) les points 7.1, 7.2 et 7.3 sont remplacés par le texte de l'annexe de la présente décision.

- (2) Au point 7.4.2.3, la référence au point 7.2.2.5 est remplacée par une référence au point 7.2.

Article 2

Le 31 décembre 2015 au plus tard, la Commission évalue la mise en œuvre du plan européen de déploiement et détermine, après analyse des progrès réalisés dans sa mise en œuvre jusqu'en 2015, de l'offre d'équipements conformes à la nouvelle norme (référence 3), ainsi que de la disponibilité et du niveau de sources de financement pour soutenir le déploiement de l'ERTMS, s'il est nécessaire de modifier la présente décision, notamment en ce qui concerne les lignes devant être équipées d'ici 2020. Les États membres doivent être associés à cette analyse.

Article 3

La présente décision s'applique à compter du 1^{er} septembre 2009.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission

Membre de la Commission

ANNEXE

7. MISE EN ŒUVRE DE LA STI «CONTROLE-COMMANDE»

Le présent point décrit la stratégie de mise en œuvre (plan européen de déploiement de l'ERTMS) de la STI et précise les étapes à franchir pour passer progressivement de la situation existante à la situation finale où le respect de la STI est généralisé.

Le plan européen de déploiement de l'ERTMS ne s'applique pas aux lignes situées sur le territoire d'un État membre dont le réseau ferroviaire est enclavé ou isolé par la mer ou séparé en raison de conditions géographiques spécifiques du réseau ferroviaire du reste de la Communauté. Cette stratégie ne s'applique pas aux locomotives roulant uniquement sur ces lignes.

7.1 Mise en œuvre de l'ERTMS au sol

L'objectif du plan de déploiement européen de l'ERTMS est de garantir que les locomotives, les automotrices et autres véhicules ferroviaires équipés de l'ERTMS aient progressivement accès à un nombre croissant de lignes, de ports, de terminaux et de gares de triage sans devoir être munis d'un équipement répondant aux normes nationales, en plus de l'ERTMS.

Le plan de déploiement n'exige pas, pour ce faire, le retrait des systèmes de classe B existants sur les lignes sur lesquelles il porte. Cependant, à la date indiquée dans le plan de mise en œuvre, le fait d'être équipé d'un système de classe B ne doit pas constituer une condition d'accès par le réseau aux lignes incluses dans le plan de déploiement pour les locomotives, automotrices et autres véhicules ferroviaires équipés de l'ERTMS.

Lorsque des zones terminales, comme des ports ou des lignes spécifiques dans un port par exemple, ne sont pas équipées d'un système de classe B, les exigences relatives à la «connexion» de ces zones terminales n'impliquent pas nécessairement que ces terminaux ou lignes doivent être équipées de l'ERTMS à partir du moment où il n'est pas obligatoire d'être équipé d'un système de classe B pour accéder au réseau ferroviaire.

En ce qui concerne les lignes constituées d'au moins deux voies, la ligne est considérée comme équipée dès qu'une double voie est équipée. Lorsqu'il y a plus d'une ligne dans un tronçon de corridor, au moins une ligne doit être équipée sur le tronçon et le corridor entier est considéré comme équipé dès qu'une ligne au moins est équipée sur la totalité de la longueur du corridor.

7.1.1 *Corridors*

Les six corridors décrits dans l'appendice I doivent être équipés de l'ERTMS conformément au calendrier figurant dans cet appendice ³.

7.1.2 *Connexion aux principaux ports, gares de triage, terminaux de marchandises et zones de transport de marchandises en Europe*

Les ports, gares de triage, terminaux de marchandises et zones de transport de marchandises énumérées dans l'appendice II doivent être reliés à au moins un des six corridors mentionnés dans l'appendice I à la date et selon les conditions prévues dans l'appendice II.

7.1.3 *Projets financés par des fonds communautaires*

Sans préjudice des dispositions des points 7.1.1 et 7.1.2, l'installation d'un équipement ERTMS/ETCS est obligatoire dans le cas:

- des nouvelles installations de la partie contrôle de vitesse d'un ensemble CCS, ou
- d'un aménagement de la partie contrôle de vitesse d'un ensemble CCS déjà en service, modifiant les fonctions ou la performance du sous-système,

pour les projets d'infrastructures ferroviaires bénéficiant d'une aide financière au titre des Fonds structurels [règlement (CE) n° 1260/1999] et/ou du Fonds de cohésion [règlement (CE) n° 1264/1999] et/ou du Fonds RTE-T [décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil].

Toutefois, lorsque la signalisation est renouvelée sur des tronçons courts (moins de 150 km) et discontinus d'une ligne, la Commission peut accorder une dérogation à cette règle, à condition que l'ERTMS soit installé:

- 5 ans après la fin du projet ou
- au moment où le tronçon de la ligne est connecté à une autre ligne équipée de l'ERTMS, selon celle de ces deux dates qui est la plus proche.

Dans ce point, la plus proche de ces deux dates est dite «date butoir».

L'État membre concerné envoie un dossier à la Commission. Le dossier contient une analyse économique montrant qu'il existe un bénéfice économique et/ou technique important à mettre en service l'ERTMS à la date butoir, plutôt que pendant le déroulement du projet financé par des fonds communautaires.

Cette clause ne peut être invoquée par un État membre que lorsque l'appel d'offres portant sur le renouvellement ou le réaménagement du système de contrôle de vitesse

³ L'appendice I donne les dates butoirs pour équiper une ligne, dans le but de construire progressivement un réseau ERTMS harmonieux. Dans plusieurs cas, des accords volontaires ont été conclus concernant une date plus avancée.

prévoit clairement la possibilité d'équiper la ligne de l'ERTMS soit pendant le déroulement du projet, soit à la date butoir.

La Commission analyse le dossier et les mesures présentés par l'État membre et informe le comité visé à l'article 29 de la directive 2008/57/CE des résultats de son analyse. Lorsqu'il obtient une dérogation, l'État membre veille à ce que l'ERTMS soit installé avant la date butoir.

7.1.4 *Conditions dans lesquelles les fonctions optionnelles sont requises*

En fonction des caractéristiques de l'ensemble «sol» du contrôle -commande et de ses interfaces avec d'autres sous-systèmes, il peut s'avérer nécessaire de mettre en œuvre dans des applications déterminées certaines fonctionnalités du système ERTMS «sol», non classées comme obligatoires, pour répondre aux exigences essentielles.

La mise en œuvre au sol des fonctions nationales ou optionnelles ne doit pas empêcher l'accès à cette infrastructure d'un train qui satisfait uniquement aux exigences obligatoires des systèmes embarqués de classe A, sauf dans la mesure où cela est exigé pour les fonctions embarquées optionnelles suivantes:

- une application «sol» du niveau 3 de l'ETCS nécessite une surveillance de l'intégrité du train à bord,
- une application «sol» du niveau 1 de l'ETCS avec fonction de réouverture nécessite une fonctionnalité correspondante de réouverture à bord si la vitesse d'exécution est fixée à zéro pour des raisons de sécurité (par exemple, protection des points à risque),
- lorsque l'ETCS nécessite la transmission de données par radio, les services de transmission de données du GSM-R doivent remplir les exigences de transmission de données ETCS,
- un ensemble «bord» qui intègre un STM KER peut nécessiter la mise en œuvre de l'interface K.

7.1.5 *Systèmes existants*

Les États membres doivent veiller à ce que la fonctionnalité des systèmes de suivi indiqués à l'annexe B de la STI et de leurs interfaces continue de satisfaire aux spécifications actuelles, à l'exception des modifications qui pourraient être jugées nécessaires afin de corriger des défauts mettant en cause la sécurité de ces systèmes. Les États membres communiqueront les informations relatives à leurs systèmes hérités du passé requises aux fins de l'élaboration et de la certification des appareils permettant l'interopérabilité des équipements de classe A avec les équipements existants de la classe B leur correspondant.

7.1.6 *Notification*

Pour chaque corridor mentionné dans l'appendice I, les États membres notifient à la Commission un calendrier détaillé pour l'installation de l'ERTMS sur le tronçon de corridor ou bien confirment que le tronçon en question est déjà équipé. L'information

est communiquée à la Commission au plus tard trois ans avant la date butoir pour l'installation de l'équipement sur le tronçon de corridor mentionné à l'appendice I.

Pour chaque port, gare de triage, terminal marchandises ou zone de transport de marchandises indiqué dans l'appendice II, les États membres précisent quelles lignes exactement vont être utilisées pour assurer la connexion avec l'un des corridors recensés dans l'appendice I. Cette information est notifiée à la Commission au plus tard trois ans avant la date fixée dans l'appendice II et indique la date butoir pour l'installation de l'équipement pour ce port, cette gare de triage, ce terminal marchandises ou cette zone de transport de marchandises. Si besoin est, la Commission peut demander des adaptations, notamment pour garantir la cohérence avec des lignes équipées aux frontières. Les États membres notifient à la Commission un calendrier détaillé pour l'installation de l'ERTMS sur ces lignes déterminées ou bien confirment que ces lignes déterminées sont déjà équipées de l'ERTMS. Cette information est notifiée à la Commission au plus tard trois ans avant la date fixée dans l'appendice II et la notification indique la date butoir pour l'installation de l'équipement pour ce port, cette gare de triage, ce terminal marchandises ou cette zone de transport de marchandises.

Les calendriers détaillés doivent indiquer notamment la date à laquelle l'appel d'offres pour l'équipement de la ligne est clos, les procédures mises en place pour garantir l'interopérabilité avec les pays voisins le long du corridor, ainsi que les principales étapes d'exécution du projet. Les États membres informent une fois par an la Commission des progrès accomplis dans l'équipement de ces lignes en envoyant un calendrier actualisé.

7.1.7 *Retards*

Lorsqu'un État membre peut raisonnablement s'attendre à des retards par rapport aux dates limites prévues dans la présente décision, il en informe immédiatement la Commission. Il soumet à la Commission un dossier contenant une description technique du projet et un calendrier actualisé. Dans ce dossier, il explique également les raisons du retard et les mesures correctrices mises en œuvre.

Un délai supplémentaire de trois ans maximum peut être accordé à un État membre lorsque le retard est dû à des causes échappant à son contrôle, comme une défaillance des fournisseurs ou des problèmes liés aux procédures d'homologation et d'approbation résultant de l'absence de véhicules d'essais appropriés. Cette disposition ne peut être invoquée par un État membre que lorsque les conditions suivantes sont satisfaites:

- les notifications visées au point 7.1.6 ont été reçues en temps voulu et étaient complètes.
- Le dossier visé au point 7.1.7, premier paragraphe, contient des éléments montrant clairement que les causes du retard échappent au contrôle de l'État membre.
- Une autorité compétente est responsable de la coordination des fournisseurs d'équipements embarqués et au sol et de l'intégration et de l'essai des produits.
- Les laboratoires existants ont été utilisés à bon escient.

- Des éléments montrent que des mesures appropriées ont été mises en œuvre pour réduire autant que possible le délai supplémentaire.

La Commission analyse le dossier et les mesures proposés par l'État membre et informe le comité visé à l'article 29 de la directive 2008/57/CE des résultats de son analyse.

7.2 Fonctionnalité de l'ETCS à bord

Les locomotives, autorails et autres véhicules ferroviaires neufs capables de circuler sans traction, équipés d'une cabine de conduite, commandés après le 1^{er} février 2012 ou mis en service après le 1^{er} janvier 2015, sont équipés de l'ERTMS.

Cette disposition ne s'applique pas aux locomotives de manœuvre neuves, ni aux autres locomotives, autorails et autres véhicules ferroviaires neufs munis d'une cabine de conduite, s'ils sont destinés uniquement au service national ou au service régional transfrontalier. Les États membres peuvent toutefois introduire de nouvelles exigences au niveau national, notamment en vue de:

- restreindre l'accès des lignes équipées de l'ERTMS aux locomotives équipées de l'ERTMS, de façon que les systèmes nationaux existants puissent être mis hors service;
- demander que les locomotives de manœuvre neuves ou tout autre véhicule ferroviaire neuf muni d'une cabine de conduite, même destiné uniquement au service national ou au service régional transfrontalier, soient équipées de l'ERTMS.

7.3 GSM-R — Règles spécifiques de mise en œuvre

Ces règles s'appliquent en sus de celles énoncées aux points 7.1 et 7.2.

7.3.1 Installations au sol

L'installation du système GSM-R est obligatoire dans le cas de:

- nouvelles installations dans la partie radio d'un ensemble CCS,
- aménagement de la partie radio d'un ensemble CCS déjà en service, modifiant les fonctions ou la performance du sous-système.

7.3.2 Installations embarquées

L'installation du système GSM-R dans le matériel roulant destiné à être utilisé sur une ligne comprenant au moins un tronçon équipé d'interfaces de classe A (même si elles s'ajoutent à un système de classe B), est obligatoire dans les cas suivants:

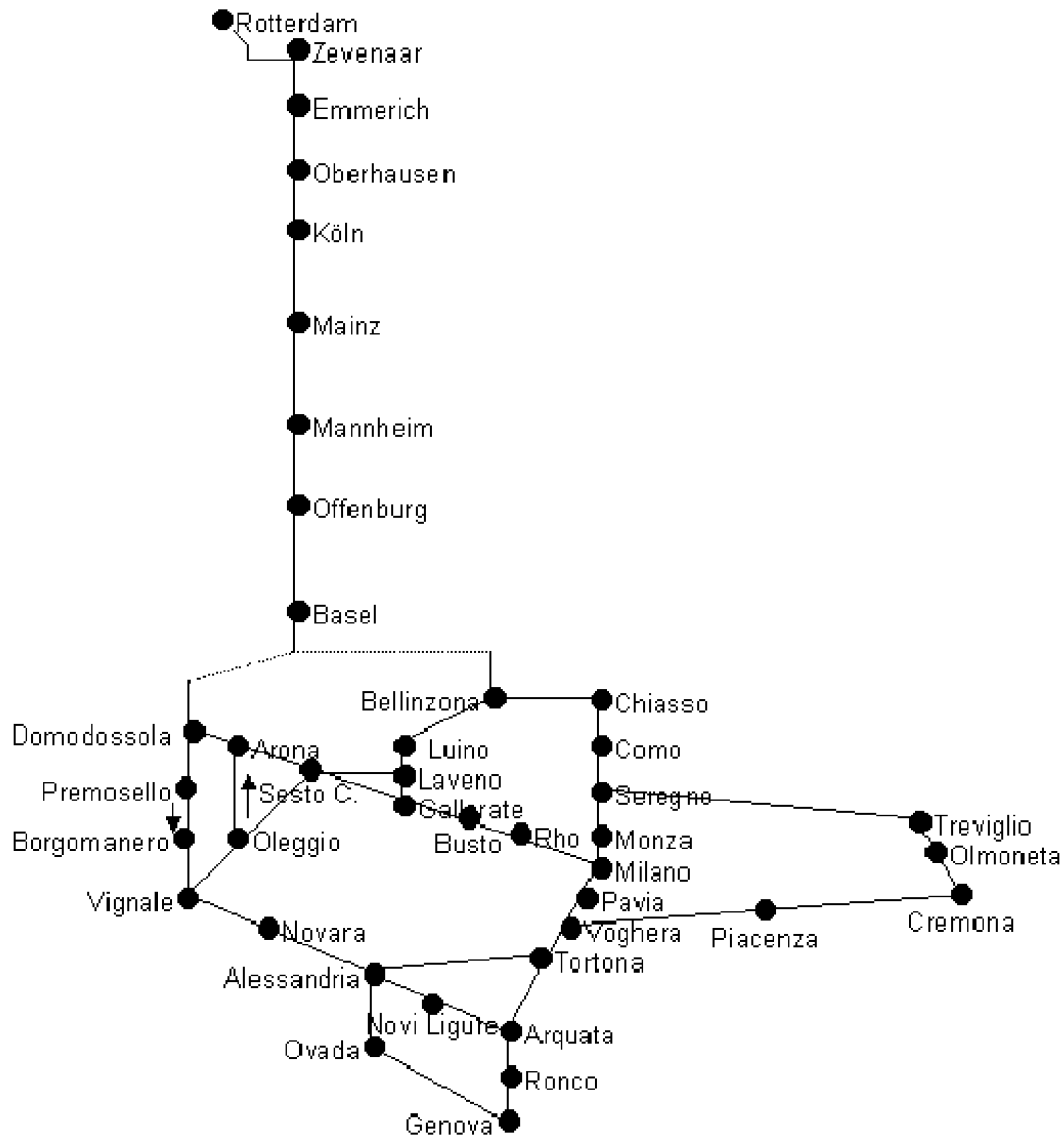
- nouvelles installations dans la partie radio d'un ensemble CCS,
- aménagement de la partie radio d'un ensemble CCS déjà en service, modifiant les fonctions ou la performance du sous-système.

7.3.3 *Systèmes existants*

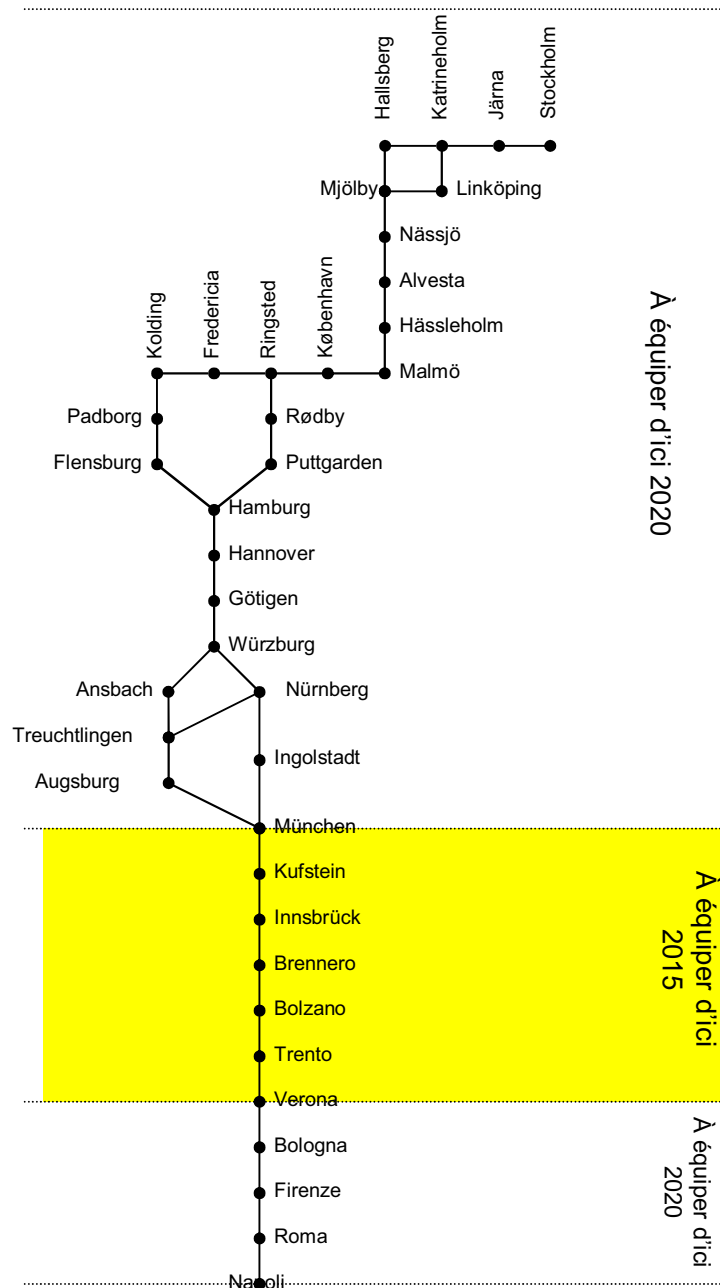
Les États membres doivent veiller à ce que la fonctionnalité des systèmes de suivi indiqués à l'annexe B de la STI et de leurs interfaces continue de satisfaire aux spécifications actuelles, à l'exception des modifications qui pourraient être jugées nécessaires afin de corriger des défauts mettant en cause la sécurité de ces systèmes. Les États membres communiqueront les informations relatives à leurs systèmes hérités du passé requises aux fins de l'élaboration et de la certification des appareils permettant l'interopérabilité des équipements de classe A avec les équipements existants de la classe B leur correspondant.

Appendice I – Lignes spécifiques constituant des corridors

Corridor A – à équiper d'ici 2015



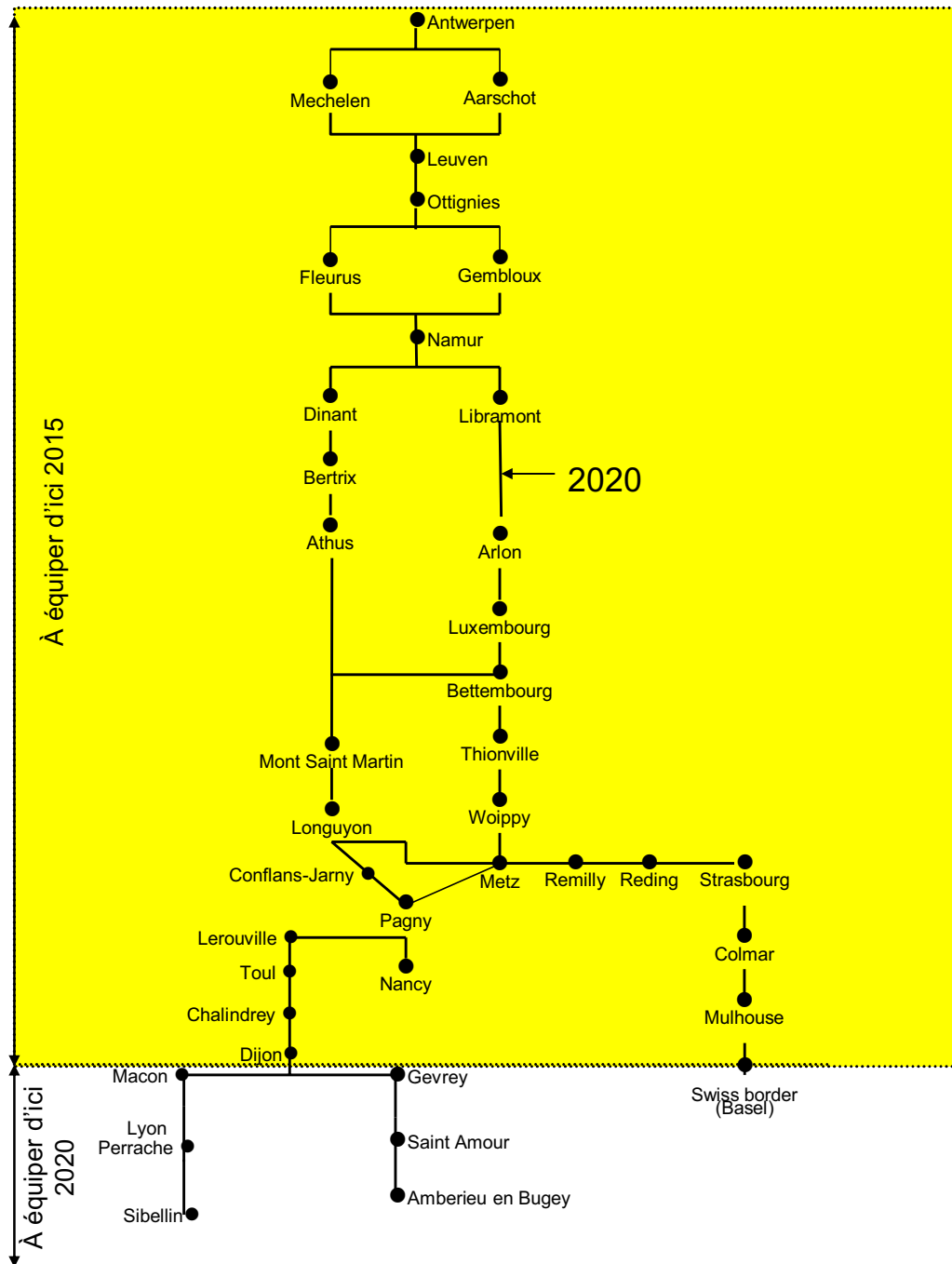
Corridor B⁴



4

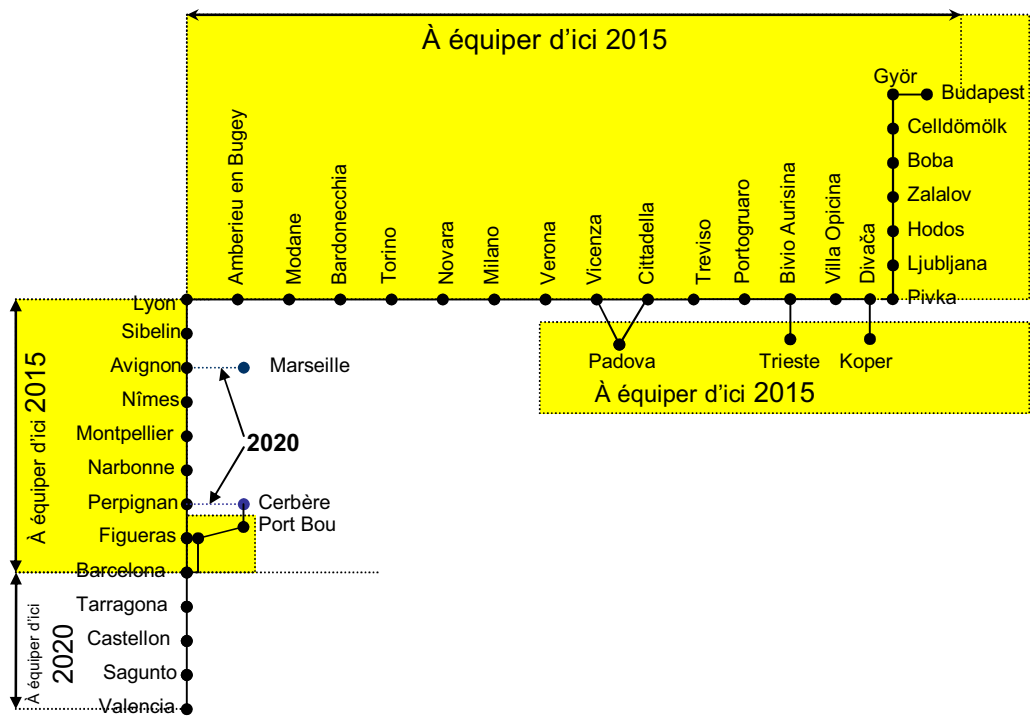
Sans préjudice des dispositions législatives applicables au réseau transeuropéen à grande vitesse, des liaisons peuvent être mises en place au moyen de sections à grande vitesse, à condition qu'un sillon soit alloué aux trains de marchandises. Au moins une liaison équipée de l'ERTMS sera disponible, d'ici 2020, entre le Danemark et l'Allemagne (Flensburg -Hambourg ou Rødby – Puttgarden), mais pas deux nécessairement. Le tunnel de base du Brenner sera équipé de l'ERTMS une fois les travaux d'infrastructure achevés (date limite prévue: 2020).

Corridor C⁵:



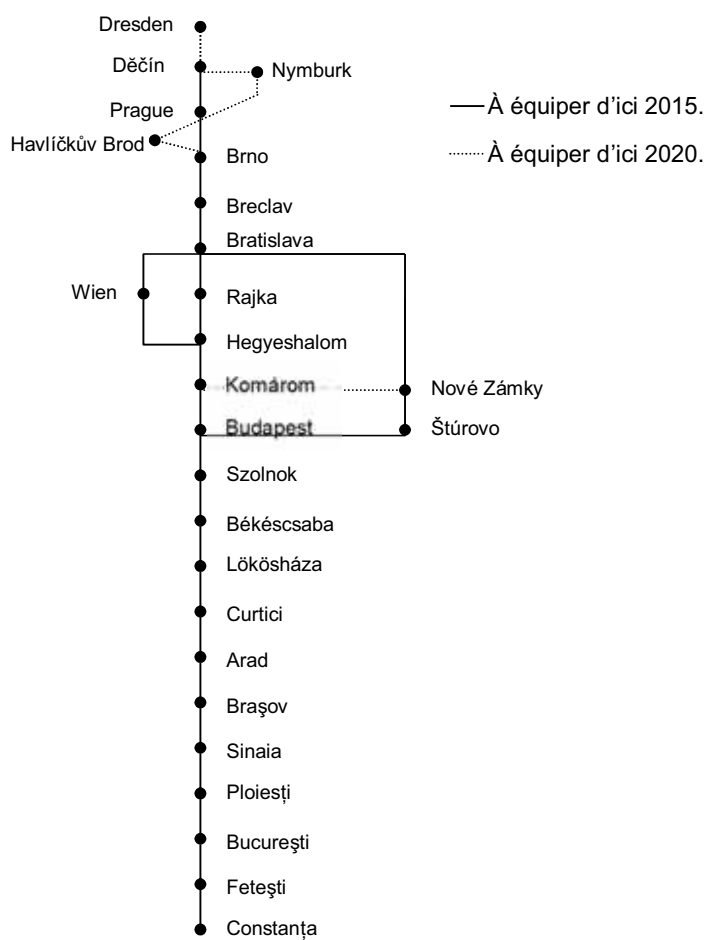
⁵ Une liaison entre Nancy et Reding sera mise en place avant 2020.

Corridor D⁶:

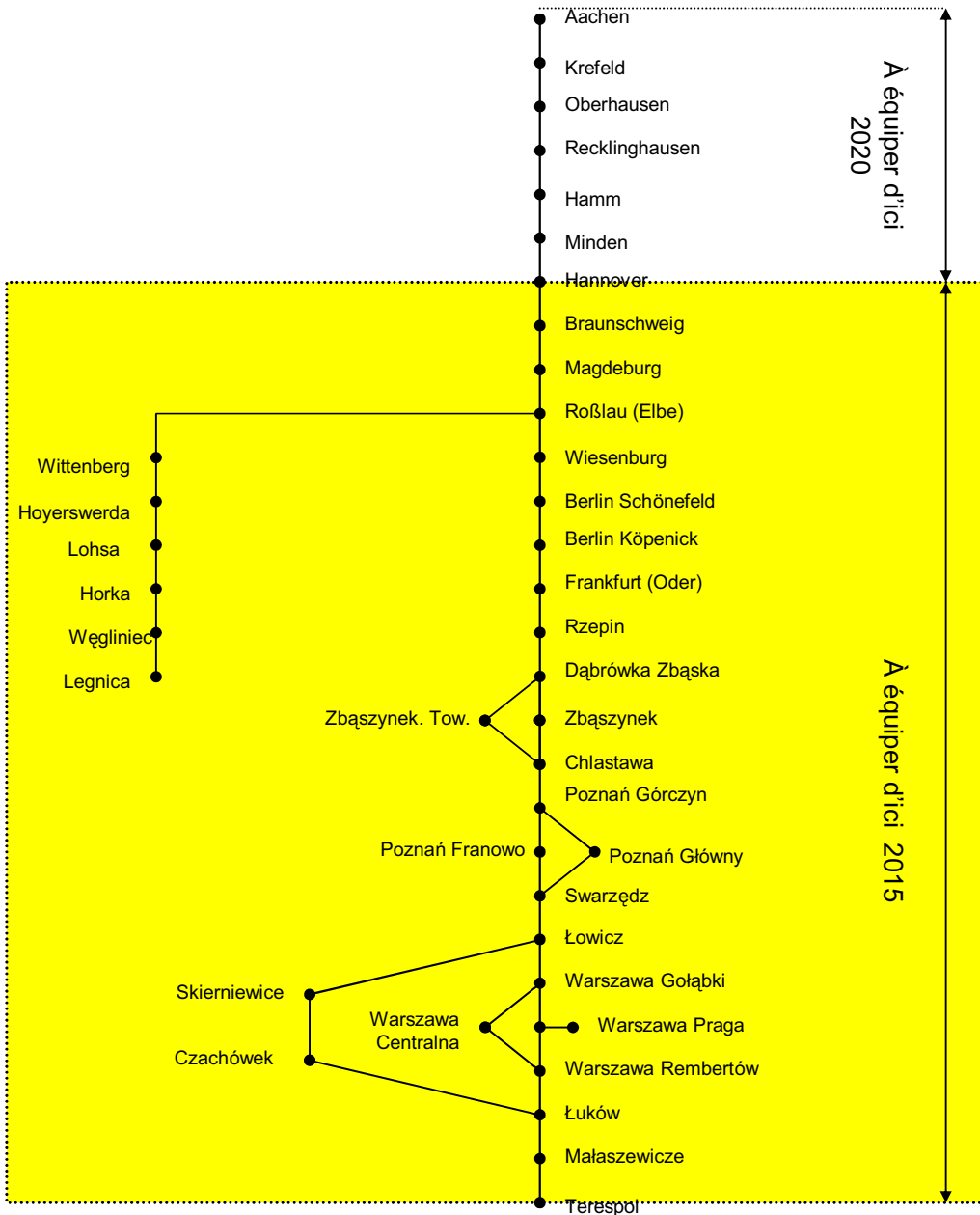


⁶ Deux autres branches seront équipées d'ici 2020: Montmélian – Grenoble – Valence et Lyon – Valence – Arles – Miramas (rive gauche du Rhône).

Corridor E



Corridor F



Appendice II - principaux ports, gares de triage, terminaux de marchandises et zones de transport de marchandises en Europe⁷

Pays	Zone de transport de marchandises	Date	Observation
Belgique	Anvers	31.12.2015	Une liaison avec Rotterdam est aussi prévue à l'horizon 2020
	Gand	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgarie	Bourgas	31.12.2020	La connexion au corridor E nécessite d'équiper le tronçon Bourgas-Sofia et Sofia-Vidin-Calafat et Calafat-Curtici en Roumanie (PP22)
République tchèque	Prague	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Danemark	Taulov	31.12.2020	La connexion à ce terminal nécessite de choisir comme ligne à équiper de l'ERTMS la ligne Flensburg-Padborg – voir la note de bas de page relative au corridor B
Allemagne	Dresde ⁸	31.12.2020	D'ici 2020, une liaison directe doit également être mise en place entre le corridor E et le corridor F (de Dresde à Hanovre)
	Lübeck	31.12.2020	
	Duisbourg	31.12.2015	
	Hambourg ⁹	31.12.2020	
	Cologne	31.12.2015	

⁷ La liste des «hubs» (plateformes de répartition du trafic) figurant dans le présent appendice peut être revue, tant que les révisions n'entraînent pas de baisse notable du trafic et n'ont pas de répercussions significatives sur des projets dans d'autres États membres.

⁸ L'Allemagne fera son possible pour équiper plus tôt le tronçon du corridor E - Dresde – frontière tchèque.

⁹ L'Allemagne fera en sorte d'équiper une ligne ferroviaire à destination d'Hambourg, mais il se peut que la zone portuaire ne soit équipée qu'en partie d'ici 2020.

	Munich	31.12.2015	
	Hanovre	31.12.2015	
	Rostock	31.12.2015	
	Ludwigshafen/ Mannheim	31.12.2015	
	Nuremberg	31.12.2020	
Grèce	Le Pirée	31.12.2020	La connexion au corridor E nécessite d'équiper le tronçon Kulata-Sofia en Bulgarie
Espagne	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pampelune	31.12.2020	Trois connexions sont nécessaires; une connexion vers Paris via Hendaye, une connexion de Pampelune à Madrid et une connexion de Pampelune au corridor D via Saragosse
	Saragosse	31.12.2020	
	Tarragone	31.12.2020	
	Barcelone	31.12.2015	
	Valence	31.12.2020	
France	Marseille	31.12.2020	
	Perpignan	31.12.2015	
	Avignon	31.12.2015	
	Lyon	31.12.2015	
	Le Havre	31.12.2020	
	Lille	31.12.2020	
	Dunkerque	31.12.2020	
	Paris	31.12.2020	Les connexions suivantes seront prêtes d'ici 2020: i) Hendaye; ii) Tunnel sous la Manche; iii) Dijon; iv) Metz via Épernay et

			Châlons-en-Champagne.
Italie	La Spezia	31.12.2020	
	Gênes	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Vérone	31.12.2015	
	Milan	31.12.2015	
	Tarante	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padoue	31.12.2015	
	Trieste	31.12.2015	
	Novare	31.12.2015	
	Bologne	31.12.2020	
	Rome	31.12.2020	
Luxembourg	Bettembourg	31.12.2015	
Hongrie	Budapest	31.12.2015	
Pays-Bas	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	Une liaison avec Anvers est aussi prévue à l'horizon 2020
Autriche	Graz	31.12.2020	
	Vienne	31.12.2020	
Pologne	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	D'ici 2020, la ligne Wrocław-Legnica doit être équipée de manière à garantir une liaison directe vers la frontière allemande (Gorlitz)
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	

	Varsovie	31.12.2015	
Portugal	Sines	31.12.2020	
	Lisbonne	31.12.2020	
Roumanie	Constanța	31.12.2015	
Slovénie	Koper	31.12.2020	
	Ljubljana	31.12.2020	
Slovaquie	Bratislava	31.12.2015	
RU	Bristol	Ce terminal sera connecté étant donné que le corridor C est prolongé jusqu'au tunnel sous la Manche	