

E 6740

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 26 octobre 2011

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 26 octobre 2011

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 relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

COM(2011) 0650 final



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 24 octobre 2011
(OR. en)**

15629/11

**Dossier interinstitutionnel:
2011/0294 (COD)**

**TRANS 276
ECOFIN 688
ENV 778
RECH 336
CODEC 1699**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	24 octobre 2011
N° doc. Cion:	COM(2011) 650 final
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2011) 650 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.10.2011
COM(2011) 650 final

2011/0294 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport

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

{SEC(2011) 1212 final}

{SEC(2011) 1213 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Contexte et objectifs

Depuis le milieu des années quatre-vingt, la politique du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) définit le cadre politique dans lequel s'inscrit le développement des infrastructures permettant le bon fonctionnement du marché interne et garantissant la cohésion économique, sociale et territoriale ainsi qu'une meilleure accessibilité dans toute l'UE. Ce travail a abouti, en 1992, à l'incorporation dans le traité de Maastricht d'une base juridique spécifique relative aux réseaux transeuropéens et, en 1994, lors du Conseil européen d'Essen, à l'adoption d'une liste de 14 projets majeurs.

En 1996, le Parlement européen et le Conseil ont adopté les premières orientations définissant la politique du RTE-T et la planification des infrastructures¹. Ces orientations ont été révisées de fond en comble en 2004 afin de tenir compte de l'élargissement de l'UE et des modifications des flux de circulation escomptés². De plus, la liste de 14 projets prioritaires a été étoffée.

Plusieurs instruments financiers et non financiers ont été créés afin de faciliter la mise en œuvre des projets: le règlement financier du RTE³, le Fonds de cohésion, le Fonds européen de développement régional (FEDR) et des prêts consentis par la Banque européenne d'investissement, ou encore des initiatives de coordination développées par la Commission.

En 2010, dans un souci de clarté, le Parlement européen et le Conseil ont adopté la décision n° 661/2010/UE, une refonte des orientations pour le RTE-T⁴.

À ce jour, les infrastructures de transport en tant que telles sont bien développées au sein de l'Union européenne, mais restent toutefois fragmentées, tant géographiquement qu'au sein des différents moyens de transport et entre eux. Les présentes nouvelles orientations, qui remplaceront la décision 661/2010, visent à établir un réseau transeuropéen de transport complet et intégré comprenant tous les États membres et les régions, à partir duquel tous les modes de transport pourront se développer de manière équilibrée et exploiter au mieux leurs avantages respectifs, ce qui optimisera la valeur ajoutée du réseau pour l'Europe.

Compte tenu des défis que rencontrera la politique du RTE-T, également recensés dans le livre blanc «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système

¹ Décision n° 1692/96 du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations de la Communauté pour le développement du réseau transeuropéen de transport, JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

² Décision n°884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de la Communauté pour le développement du réseau transeuropéen de transport, JO L 201 du 7.6.2004, p. 1.

³ Règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

⁴ Décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (refonte), JO L 204 du 5.8.2010, p.1.

de transport compétitif et économe en ressources»⁵ («le livre blanc»), ces orientations définiront également une stratégie à long terme pour la politique du RTE-T jusqu'en 2030/2050.

1.2. Questions abordées

Cinq problématiques majeures doivent être abordées au niveau de l'UE.

Tout d'abord, les chaînons manquants, notamment aux tronçons transfrontaliers, sont un des principaux obstacles à la libre circulation des marchandises et des voyageurs au sein des États membres, entre eux et avec leurs voisins.

Deuxièmement, la qualité et la disponibilité des infrastructures diffèrent au sein et entre les États membres tant en termes de qualité que de disponibilité (goulets d'étranglement). En particulier, la création de nouvelles infrastructures et/ou la maintenance, la réhabilitation ou la rénovation d'infrastructures de transport existantes devraient améliorer les connexions est-ouest.

Troisièmement, les infrastructures de transport entre les différents modes sont fragmentées. En ce qui concerne les connexions multimodales, bon nombre de terminaux de fret, de gares de voyageurs, de ports intérieurs, de ports maritimes, d'aéroports et de nœuds urbains ne sont pas encore prêts. Le manque de capacité multimodale de ces nœuds empêche d'exploiter suffisamment le potentiel du transport multimodal et sa capacité à éliminer les goulets d'étranglement au niveau des infrastructures et faire le lien entre les chaînons manquants.

Quatrièmement, les investissements dans les infrastructures de transport devraient contribuer à atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre occasionnées par les transports de 60 % d'ici 2050.

Enfin, les États membres conservent des règles et des exigences de fonctionnement différentes, en particulier dans le domaine de l'interopérabilité, ce qui accroît encore les goulets d'étranglement et les obstacles au niveau des infrastructures de transports.

1.3. Domaines d'action

Cette proposition vise à créer et développer un RTE-T complet, composé d'infrastructures destinées au transport ferroviaire, fluvial, routier, maritime et aérien, afin d'assurer le fonctionnement harmonieux du marché interne et de renforcer la cohésion économique et sociale.

Pour concrétiser ces objectifs, le premier domaine d'action est la «planification de conception». Les résultats d'une consultation publique de parties prenantes ont permis à la Commission d'aboutir à la conclusion qu'une approche à double niveau, basée sur un réseau global et un réseau central, serait la plus efficace pour développer le RTE-T.

Le niveau de base du RTE-T est le réseau global, dont toutes les infrastructures existantes et programmées devront respecter les exigences des orientations. Le réseau global devra être établi au plus tard le 31 décembre 2050.

⁵ COM(2011) 144.

Le réseau central, quant à lui, couvre le réseau global et comprend ses sections les plus stratégiques. Il constitue ainsi la colonne vertébrale du réseau de mobilité multimodale et se concentre sur les composants du RTE-T qui apportent le plus de valeur à la structure européenne: les chaînons manquants au niveau transfrontalier, les goulets d'étranglement et nœuds multimodaux principaux. Ce réseau central devra être établi au plus tard le 31 décembre 2030.

Le second domaine d'action concerne les instruments de mise en œuvre. La Commission a développé un concept de corridors de réseau central, qui tient compte également des corridors de fret ferroviaires⁶. Ces corridors seront l'instrument-cadre qui servira à la mise en œuvre coordonnée du réseau central. En termes de portée, les corridors de réseau central couvriront en principe trois modes de transport et traverseront au moins trois États membres. Ils devraient également permettre une connexion avec un port maritime, si possible. En termes d'activité, les corridors de réseau central créeront une plateforme pour la gestion des capacités, les investissements, l'établissement et la coordination d'installations de transbordement multimodales et le déploiement de systèmes de gestion du trafic interopérables.

1.4. Cohérence avec d'autres politiques et objectifs de l'UE

La proposition est prévue dans la politique annoncée par la Commission dans son livre blanc. Elle est explicitement mentionnée en tant que partie de l'Initiative 34 relative au réseau central d'infrastructures européennes stratégiques⁷.

Ces orientations s'inscrivent en particulier dans la stratégie établie dans le livre blanc en vue d'éliminer les obstacles et les goulets d'étranglement majeurs dans les zones clés des infrastructures de transport. Il s'agit de créer ainsi un espace européen unique des transports offrant de meilleurs services de transport et un réseau de transport complètement intégré dans lequel seront reliés les différents modes, dans le but de modifier profondément les schémas de transport pour les voyageurs et le fret. Cette transformation est indispensable pour parvenir à l'objectif de réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports d'ici 2050.

Sans réseau adéquat ni approche plus judicieuse de son exploitation, il sera impossible de modifier les transports en profondeur. La planification et le développement des infrastructures sont considérés comme fondamentales pour développer un système de transport durable.

La proposition contribuera également aux objectifs politiques définis dans la communication de la Commission intitulée «Une stratégie numérique pour l'Europe»⁸ en soutenant la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents. Elle fait également partie des mesures prises dans l'Acte pour le marché unique proposé par la Commission en avril 2011⁹ dans la mesure où les réseaux forment la charpente du marché intérieur et ont un rôle crucial pour favoriser la fluidité et la circulation des marchandises et services.

⁶ Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif, JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

⁷ Voir point 3.1: «Infrastructures de transports: cohésion territoriale et croissance économique» de l'annexe 1 au livre blanc.

⁸ COM(2010) 245 final/2.

⁹ COM(2011) 206 final.

En outre, la promotion des transports durables est l'un des moyens de parvenir à une croissance durable, l'une des trois priorités fondamentales de la stratégie Europe 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive adoptée par la Commission le 3 mars 2010¹⁰, en visant les goulets d'étranglement critiques, notamment au niveau des jonctions transfrontalières et des nœuds intermodaux (villes, ports, plateformes logistiques).

Enfin, la proposition contribue à renforcer la cohésion territoriale au sein de l'UE, ce qui est l'un des objectifs de l'UE, de même que la cohésion économique et sociale.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS AVEC LES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ÉTUDES D'INCIDENCE

2.1. Consultation des parties intéressées

De février 2009 à juin 2010, la Commission a mené une consultation publique intensive et étendue de parties prenantes.

Elle a engagé le processus de consultation en adoptant un livre vert qui a permis d'ouvrir le débat au sujet des défis et objectifs principaux du RTE-T et des moyens envisageables à leur égard¹¹.

Fortes des suggestions des parties prenantes, la Commission a créé six groupes d'experts qui ont analysé, entre novembre 2009 et avril 2010, différents aspects fondamentaux du développement futur du RTE-T¹². Les recommandations du groupe d'experts ont été réunies dans un document de travail de la Commission qui a été publié à des fins de consultation publique le 4 mai 2010¹³.

Ces consultations publiques ont suscité en tout plus de 530 contributions. La plupart des participants se sont déclarés favorables à une planification du RTE-T à deux niveaux: un réseau global en tant que niveau de base et un réseau central composé des parties les plus stratégiques du RTE-T.

En octobre 2009 et en juin 2010, des conférences ministérielles et avec les parties prenantes se sont tenues respectivement à Naples et Saragosse.

En février 2011, la Commission a présenté au Conseil et au Parlement européen un document de travail des services de la Commission¹⁴ qui développe davantage la méthodologie et les hypothèses de planification et de mise en œuvre.

¹⁰ COM(2010) 2020 final.

¹¹ «RTE-T: un réexamen des politiques. Vers une meilleure intégration du réseau transeuropéen de transport au service de la politique commune des transports», COM (2009) 44 final

¹² Les domaines traités par les groupes d'experts sont: la structure d'un réseau global et central et la méthode de planification pour le RTE-T, l'intégration de la politique de transport dans la planification du RTE-T, les systèmes de transport intelligents et les nouvelles technologies dans le cadre du RTE-T, le RTE-T et les connexions hors de l'UE, le financement du RTE-T, les aspects juridiques et non financiers du RTE-T.

¹³ «Consultation sur la future politique du réseau transeuropéen de transport», COM (2010) 212 final

¹⁴ «The New Trans-European Transport Network Policy. Planning and implementation issues» («La nouvelle politique de réseau transeuropéen de transports. Planification et mise en œuvre»), SEC(2011) 101.

2.2. Collecte et utilisation d'expertise

En plus de la consultation publique avec les parties prenantes, la Commission a entretenu des contacts permanents avec les États membres via le comité chargé du contrôle du suivi des orientations et de l'échange d'informations, créé par la décision n° 1692/96/CE. Ce comité, qui s'est réuni mensuellement depuis 2010, a informé les États membres de l'évolution et de la teneur du processus de refonte.

En outre, les services de la Commission ont organisé différents cycles de réunions bilatérales et multilatérales avec les États membres afin d'analyser en détail le développement du réseau global et de présenter les principaux éléments du réseau central.

Des contacts individuels avec les différentes parties intéressées ont été établis lors de réunions distinctes, de conférences et par les coordinateurs de l'UE lors des réunions de leurs projets prioritaires respectifs.

2.3. Analyse d'impact

L'analyse d'impact pointe quatre objectifs spécifiques qui devraient contribuer à résoudre le problème de la fragmentation du réseau.

- Pour améliorer la coordination au niveau de la planification européenne, le premier objectif consiste à:
- définir une approche cohérente et transparente afin d'exploiter au maximum la valeur du RTE-T pour l'Europe en cherchant à résoudre les problèmes de fragmentation du réseau liés aux chaînons manquants, à la multimodalité et à l'adéquation des connexions avec les pays voisins et tiers, et afin d'assurer une couverture géographique adéquate.

Dans le but d'élaborer une structure de gouvernance solide afin d'assurer la bonne mise en œuvre d'une configuration de réseau optimale, les trois autres objectifs spécifiques sont:

- encourager la mise en œuvre de *normes* européennes pour les systèmes de gestion et soutenir le développement de règles opérationnelles harmonisées pour les projets RTE-T d'intérêt commun. Il ne s'agit pas d'imposer de nouvelles règles et normes spécifiques mais plutôt de garantir l'adoption et la mise en œuvre concrète de normes européennes existantes;
- renforcer la coopération avec les États membres afin de coordonner les investissements, le calendrier, le choix des itinéraires, ainsi que les analyses environnementales et coûts/bénéfices des projets d'intérêt commun;
- veiller à ce que la configuration optimale du réseau soit un facteur fondamental d'affectation de subventions européennes en mettant l'accent sur les tronçons transfrontaliers, les chaînons manquants et les goulets d'étranglement.

Deux options politiques découlent de ces objectifs:

- option 1, combiner une approche de planification essentiellement basée sur la politique actuelle, partiellement modifiée suite aux expériences accumulées, à une approche de coordination renforcée de la mise en œuvre;

- option 2, combiner une approche plus active de la coordination au niveau de la planification, grâce à l'identification d'une configuration optimisée du «noyau» stratégique du RTE-T, à la même approche de coordination renforcée de la mise en œuvre.

Chaque option apporterait des améliorations conséquentes par rapport à l'approche politique de base, tant en termes d'efficacité de la mise en œuvre que d'incidence économique, sociale et environnementale. En raison de la coordination renforcée tant au niveau de la planification que de la mise en œuvre qu'elle prévoit, l'option 2 aurait une incidence positive générale plus marquée.

2.4. Méthode de conception du réseau central

La conception du réseau central telle que la prévoit cette proposition résulte de l'application d'une méthode communément adoptée. Le réseau central a été conçu selon une méthode à deux étapes.¹⁵

La première étape a consisté à identifier les principaux nœuds:

- les principaux nœuds urbains comprenant toutes les capitales des États membres, toutes les villes «MEGA» recensées par ESPON et toutes les autres zones urbaines ou conurbations d'envergure, y compris l'ensemble de leur infrastructure multimodale pertinente si elle fait partie du réseau global; au total 82 nœuds urbains ont été identifiés et repris dans une liste figurant en annexe aux orientations; les ports et les aéroports qui appartiennent directement aux nœuds urbains font partie du réseau central;
- en dehors de ces nœuds urbains principaux, les ports dont la capacité dépasse un certain seuil ou qui remplissent certains critères géographiques; au total, 82 ports sont repris dans une liste figurant en annexe aux orientations;
- les points de passage de frontières: un par mode entre chaque État membre et chaque pays voisin; au total 46 points de passage de frontières sont repris dans la liste figurant en annexe aux orientations.

La seconde étape a consisté à relier ces nœuds principaux à l'aide de liens multimodaux (route, rail, voies d'eau intérieures), compte tenu de la disponibilité ou de la faisabilité, en privilégiant l'efficacité et l'efficience et, idéalement, en utilisant les infrastructures existantes.

¹⁵ La méthode a été décrite en détail dans le document de travail des services de la commission intitulé «The New Trans-European Transport Network Policy – Planning and Implementation Issues» («La nouvelle politique de réseau transeuropéen de transports. Planification et mise en œuvre») et publié en janvier 2011. Elle a subi quelques adaptations mineures en raison de questions soulevées lors de la réunion des ministres des transports des 7 et 8 février 2011 et lors de réunions avec des représentants de haut niveau de tous les États membres de l'UE.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé des mesures proposées

Le règlement proposé remplacera et abrogera la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

La proposition comprendra les éléments-clés suivants:

- la mise en œuvre d'une approche à deux niveaux constituée d'un réseau global et d'un réseau central permettra de développer progressivement le RTE-T;
- le réseau global devra être établi au plus tard le 31 décembre 2050, tandis que le réseau central devra être établi en priorité au plus tard le 31 décembre 2030;
- les orientations forment le cadre permettant d'identifier des projets d'intérêt commun. Ces projets contribuent à développer et établir le RTE-T en créant, entretenant, réhabilitant et rénovant des infrastructures, grâce à des mesures visant à promouvoir une utilisation rationnelle des infrastructures et en permettant la mise en place de services de transport de fret durables et efficaces;
- l'Union européenne, dans une volonté de coopération avec les pays tiers et voisins¹⁶, peut promouvoir des projets d'intérêt mutuel;
- le réseau global est défini par:
 - des cartes;
 - des composants d'infrastructures;
 - des exigences en matière d'infrastructures;
 - des priorités en matière de promotion de projets d'intérêt commun;
- des terminaux de fret, des gares de voyageurs, des ports intérieurs, des ports maritimes et des aéroports relieront les modes de transport afin de permettre le transport multimodal;
- des nœuds urbains forment des éléments fondamentaux du réseau global car ils constituent des points de jonction entre les différentes infrastructures de transport;
- les orientations établissent des exigences spécifiques pour le réseau central, qui viennent s'ajouter aux exigences relatives au réseau global (par ex.: la disponibilité de carburants alternatifs). La Commission contrôlera et évaluera les avancées en matière de mise en œuvre du réseau central;

¹⁶ Les réseaux de transport régionaux de ces pays figurent à l'annexe III dans la mesure où ils ont déjà été définis. Pour les pays voisins relevant du partenariat oriental, le réseau régional sera défini à l'issue des travaux du panel «transports», sur la base des travaux réalisés dans le cadre du programme Traceca. Pour les pays voisins du sud, le réseau régional sera défini sur la base des travaux réalisés dans le cadre du forum méditerranéen des transports.

- les corridors de réseau central sont un instrument permettant la mise en œuvre du réseau central. Ils doivent se baser sur l'intégration et l'interopérabilité modale et contribuer à une bonne coordination du développement et de la gestion;
- les coordinateurs européens faciliteront la mise en œuvre coordonnée des corridors, en collaboration avec les plateformes de corridors que devront établir les États membres concernés;
- chaque plateforme de corridor établira un plan de développement pluriannuel comprenant des plans d'investissement et de mise en œuvre, qui servira de structure de gestion. La Commission se basera sur ces informations pour adopter des actes (décisions) d'exécution pour chaque corridor;
- la proposition prévoit une révision régulière des annexes à l'aide d'actes délégués afin d'actualiser les cartes du réseau global. Elle envisage également une révision du réseau central en 2023.

3.2. Base juridique

La base juridique pour cette proposition est l'article 172 du TFUE.

3.3. Principe de subsidiarité

Le développement coordonné d'un réseau transeuropéen de transport visant à améliorer les flux de transport au sein du marché unique européen et la cohésion économique, sociale et territoriale en Europe exige que des actions soient prises au niveau de l'Union européenne car elles ne pourraient pas être prises individuellement par chaque État membre. Cela est tout particulièrement le cas pour les tronçons transfrontaliers.

3.4. Principe de proportionnalité

La proposition respecte le principe de proportionnalité et relève du domaine d'action du réseau transeuropéen de transport tel que le définit l'article 170 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

L'action envisagée dans cette proposition est spécifiquement limitée à la dimension européenne des réseaux d'infrastructure de transport.

3.5. Choix de l'instrument

Les orientations actuelles du RTE-T ont été proposées et adoptées sous la forme d'une décision du Parlement européen et du Conseil. Les États membres sont spécifiquement destinataires de cette décision, ce qui rend l'intégralité des orientations contraignantes pour tous les États membres.

Traditionnellement, les États membres ont été les acteurs principaux du développement et de la gestion des infrastructures de transport mais il semble que la situation ait progressivement évolué. Ainsi, les autorités régionales et locales, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport et d'autres entités publiques et privées sont désormais également au cœur du développement des infrastructures.

Vu cette multiplication des acteurs participant à la planification, au développement et au fonctionnement du RTE-T en plus des États membres, il est important de veiller à ce que les orientations soient contraignantes pour tout le monde. C'est la raison pour laquelle la Commission a choisi la forme juridique d'un règlement pour la présente proposition.

De plus, il faut souligner que la proposition est destinée à couvrir une période allant jusqu'à 2050. Il est donc difficile de savoir exactement quelles catégories d'acteurs pourraient participer aux projets de mise en œuvre du RTE-T tout au long de cette période.

3.6. Espace économique européen

L'acte proposé concerne une problématique liée à l'EEE et devrait être valable pour l'Espace économique européen.

4. CONSÉQUENCES BUDGÉTAIRES

La proposition n'entraînera aucun coût supplémentaire au niveau du budget de l'UE.

5. MÉCANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE

Dans le cadre de sa communication relative au cadre financier pluriannuel 2014-2020¹⁷, la Commission a annoncé la création d'un nouvel instrument au niveau de l'UE, le «mécanisme pour l'interconnexion en Europe» qui financera les infrastructures prioritaires européennes dans les domaines des transports, de l'énergie et de la technologie numérique à haut débit. Ce mécanisme soutiendra les infrastructures dotées d'une dimension européenne et en rapport avec le marché unique et orientera le soutien de l'UE vers les réseaux prioritaires qui doivent être mis en œuvre d'ici 2020 et pour lesquels le recours à l'action européenne est le plus justifié. Ce mécanisme bénéficiera d'un financement unique de 50 milliards d'EUR pour la période 2014-2020, dont 31,7 milliards d'EUR seront affectés aux transports. De ce montant, 10 milliards d'EUR seront consacrés aux investissements destinés aux infrastructures de transport au sein des États membres repris dans le Fonds de cohésion. La communication suggère également que les projets d'infrastructure relevant de l'UE traversant des pays voisins ou en phase de préadhésion soient à l'avenir coordonnés et renforcés par le nouveau mécanisme pour l'interconnexion en Europe¹⁸.

Les présentes orientations, jointes au mécanisme pour l'interconnexion en Europe, établiront les priorités pour le financement européen des infrastructures de transport.

6. SIMPLIFICATION

La proposition contribue à simplifier des règles existantes. La nouvelle approche de corridor et la mise en place de plateformes de corridors permettront de simplifier la préparation des projets.

¹⁷ COM(2011) 500 final.

¹⁸ Cette coordination pourrait concerner, notamment, la facilité d'investissement pour le voisinage (FIV) ou l'instrument d'aide de préadhésion (IAP).

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport

(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 européen¹⁹,
vu l'avis du Comité des régions²⁰,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) La décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport²¹ a subi une refonte dans un souci de clarté, qui a abouti à la décision n° 661/2010/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport²².
- (2) La planification, le développement et le fonctionnement des réseaux transeuropéens de transport contribuent à la réalisation d'importants objectifs de l'Union, tels que le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique et sociale, et ont également pour objectif spécifique de permettre la mobilité ininterrompue et durable des personnes et des biens et d'assurer l'accessibilité pour toutes les régions de l'Union.

¹⁹ JO C , , p. .

²⁰ JO C , , p. .

²¹ JO L 228 du 9.9.1996, p.1.

²² JO L 204 du 5.8.2010, p. 1.

- (3) Ces objectifs spécifiques doivent être atteints en établissant des interconnexions et en assurant l'interopérabilité entre les réseaux de transport nationaux, selon une utilisation optimale des ressources.
- (4) L'augmentation du trafic entraîne une congestion accrue dans les corridors de transport international. Afin de garantir la mobilité internationale des marchandises et des voyageurs, 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 au sein des États membres et entre eux.
- (5) Comme le souligne le livre blanc sur les transports intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique de transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»²³, l'efficacité et l'efficience des transports peuvent être sensiblement renforcées en améliorant l'intégration modale dans l'ensemble du réseau en termes d'infrastructures, de flux d'informations et de procédures.
- (6) Le livre blanc recommande de développer des technologies de communication et d'information liées au transport, afin d'améliorer et de mieux intégrer la gestion du trafic, et de simplifier les procédures administratives en rendant la logistique du transport de marchandises ainsi que le suivi et le retracement des chargements plus performants et en optimisant les horaires et les flux de circulation. Ces mesures promouvant la gestion et l'utilisation efficaces des transports, il convient qu'elles entrent dans le champ d'application du présent règlement.
- (7) La politique du réseau transeuropéen de transport doit tenir compte de l'évolution de la politique de transport et de la propriété des infrastructures. Par le passé, les États membres étaient la principale entité responsable de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport. D'autres entités, notamment privées, participent aujourd'hui à la réalisation d'un réseau de transport transeuropéen multimodal, par exemple en qualité de gestionnaires d'infrastructures, de concessionnaires ou d'autorités portuaires ou aéroportuaires.
- (8) Le réseau transeuropéen de transport se compose dans une large mesure d'infrastructures existantes, gérées par différentes entités publiques et privées. Afin de réaliser pleinement les objectifs de la nouvelle politique pour le réseau transeuropéen de transport, des exigences uniformes applicables aux infrastructures doivent être fixées dans un règlement, afin que toutes les entités responsables d'infrastructures du réseau transeuropéen de transport s'y conforment.
- (9) Le réseau transeuropéen de transport devrait idéalement s'articuler sur deux niveaux consistant en un réseau global et un réseau central. Ces deux niveaux constitueraient le degré le plus élevé de planification des infrastructures au sein de l'Union.
- (10) Le réseau global devrait consister en un réseau de transport à l'échelle européenne, garantissant l'accessibilité à toutes les régions de l'Union, y compris les régions périphériques et ultrapériphériques, comme le vise également la politique maritime intégrée²⁴, et renforçant la cohésion entre elles. Les orientations devraient définir les

²³ COM (2011) 144 final.

²⁴ COM (2007) 575 final.

exigences que devra respecter le réseau global afin de mettre en place un réseau de haute qualité dans toute l'Union d'ici 2050.

- (11) Le réseau central devrait être identifié et mis en œuvre prioritairement dans le cadre prévu par le réseau global d'ici 2030. Il constituerait la colonne vertébrale du réseau de transport multimodal et stimulerait le développement de l'ensemble du réseau global. Il devrait permettre que l'action de l'Union se concentre sur les composants du réseau transeuropéen de transport présentant le plus de valeur ajoutée pour l'Europe, notamment les tronçons transfrontaliers, les chaînons manquants, les nœuds multimodaux et les principaux goulets d'étranglement.
- (12) Pour mettre en place les réseaux central et global de manière coordonnée dans les meilleurs délais, afin de maximiser les avantages du réseau, les États membres concernés devraient veiller à ce que les projets d'intérêt commun soient finalisés respectivement d'ici 2030 et 2050.
- (13) Il est nécessaire d'identifier les projets d'intérêt commun qui contribueront à la réalisation du réseau transeuropéen de transport et s'inscriront dans les priorités fixées dans les orientations.
- (14) Les projets d'intérêt commun devraient présenter une valeur ajoutée claire pour l'Europe. Les projets transfrontaliers apportent généralement beaucoup de valeur ajoutée au niveau européen mais leurs effets économiques directs sont moins marqués par rapport à ceux de projets purement nationaux. Ils ne seront donc probablement pas mis en œuvre sans une intervention de l'Union.
- (15) Étant donné que les États membres ne sont pas les seuls à assurer le développement et la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport, tous les promoteurs de projets d'intérêt commun, tels que les autorités locales et régionales, les gestionnaires d'infrastructures ou d'autres entités privées ou publiques devraient être soumis aux droits et obligations du présent règlement, ainsi qu'aux autres règles et procédures applicables à l'échelon de l'Union et au niveau national, lorsqu'ils organisent ce type de projet.
- (16) La collaboration avec les pays tiers et voisins est nécessaire pour garantir l'interconnexion et l'interopérabilité entre les réseaux d'infrastructures des uns et des autres. L'Union devra donc, le cas échéant, promouvoir des projets d'intérêt commun avec ces pays.
- (17) Pour assurer l'intégration modale dans tout le réseau, il s'agit de planifier correctement le réseau transeuropéen de transport. Ceci nécessite notamment de mettre en œuvre les exigences spécifiques dans l'ensemble du réseau en termes d'infrastructures, de systèmes de transport intelligents, d'équipements et de services. Il faut donc veiller à ce que ces exigences soient appliquées de manière adéquate et concertée dans toute l'Europe pour chaque mode de transport et pour leur interconnexion dans le réseau transeuropéen de transport, mais également au-delà, afin d'engranger les bénéfices de l'effet de réseau et de permettre de créer les conditions de l'efficacité des opérations de transport transeuropéen sur de longues distances.
- (18) Pour pouvoir identifier les infrastructures de transport existantes et planifiées sur lesquelles pourront s'appuyer le réseau global et le réseau central, il faudra fournir des

cartes et les adapter au fur et à mesure afin de tenir compte de l'évolution des flux de circulation. La base technique des cartes est fournie par le système TENtec de la Commission, qui contient un niveau élevé de détail concernant les infrastructures transeuropéennes de transport.

- (19) Les orientations devront établir des priorités afin d'atteindre les objectifs dans les délais fixés.
- (20) L'optimisation du trafic et des opérations de transport et l'amélioration des services qui y sont liés doivent pouvoir s'appuyer sur des systèmes de transport intelligents.
- (21) Les orientations doivent prévoir le développement du réseau global en des nœuds urbains, car ceux-ci sont le point de départ ou la destination finale («dernier kilomètre») pour les voyageurs ou le fret circulant sur le réseau transeuropéen de transport, ainsi que des points de transfert au sein des différents modes de transport ou entre eux.
- (22) Grâce à son envergure, le réseau transeuropéen de transport devrait permettre le développement à grande échelle de nouvelles technologies et d'innovation qui, par exemple, pourront accroître l'efficacité globale du secteur de transport européen et diminuer son empreinte écologique. Ceci contribuera à réaliser la stratégie Europe 2020 et l'objectif de diminution de 60 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (comparées à celles de 1990) prévu dans le livre blanc sur les transports, tout en favorisant la réalisation de l'objectif d'amélioration de la sécurité d'approvisionnement en carburant de l'Union.
- (23) Le réseau transeuropéen de transport doit assurer l'efficacité de la multimodalité afin de permettre des choix modaux plus avisés et le groupage en grands volumes pour les transferts sur de longues distances. Ceci rendra la multimodalité économiquement plus attrayante pour les chargeurs.
- (24) Pour créer des infrastructures de transport efficaces et de qualité dans tous les modes de transport, les orientations devraient prévoir des mesures relatives à la sécurité et la sûreté des mouvements de voyageurs et de fret, à l'incidence sur les infrastructures des changements climatiques et d'éventuelles catastrophes naturelles et d'origine humaine, ainsi qu'à l'accessibilité pour tous les usagers des transports.
- (25) Le réseau central devrait être un sous-ensemble du réseau global dont il fait partie. Il devrait représenter 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. Il devrait être multimodal, c'est-à-dire qu'il comprendra tous les modes de transport et leurs connexions ainsi que les systèmes de gestion du trafic et des informations nécessaires.
- (26) Afin de mettre en place le réseau central dans les délais fixés, une approche par corridors pourrait permettre de coordonner différents projets sur une base transnationale et de synchroniser le développement des corridors, maximisant ainsi les bénéfices pour le réseau.
- (27) Les corridors de réseau central devraient également contribuer à réaliser des objectifs politiques plus larges en matière de transport et faciliter l'intégration modale ainsi que

les opérations multimodales. Ceci devrait permettre d'établir des corridors de conception spécifique, offrant des performances optimales en termes de consommation et d'émissions, ce qui minimisera les incidences sur l'environnement, et également attrayants par leur fiabilité, le niveau raisonnable des encombrements et leurs faibles coûts d'administration et de fonctionnement. Une liste initiale de corridors devrait figurer dans le règlement (UE) XXX/2012 [mécanisme pour l'interconnexion en Europe], tout en restant adaptable en fonction de l'évolution des flux de trafic.

- (28) La création de plateformes pour ces corridors de réseau central devrait faciliter la conception de la structure de gouvernance adéquate et l'identification de sources de financement pour des projets transfrontaliers complexes. Des coordinateurs européens devraient faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central.
- (29) Lors du développement des corridors de réseau central, il conviendra de tenir compte des corridors de transport ferroviaire de fret établis conformément au règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif²⁵ ainsi que du Plan européen de déploiement de l'ERTMS prévu dans la décision de la Commission 2009/561/CE du 22 juillet 2009 modifiant la décision 2006/679/CE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système contrôle-commande et signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel²⁶.
- (30) Pour assurer un maximum de cohérence entre les orientations et la programmation des instruments financiers concernés disponibles au niveau de l'Union, il convient de baser le financement du réseau transeuropéen de transport sur le présent règlement et de s'inspirer du mécanisme pour l'interconnexion en Europe²⁷. De même, il s'agirait d'aligner et de combiner les financements des instruments internes et externes d'application tels que les fonds structurels et de cohésion, la facilité d'investissement pour le voisinage (FIV), l'Instrument d'aide de préadhésion (IAP)²⁸, et les financements de la Banque européenne d'investissement, de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et d'autres institutions financières. En particulier, aux fins du développement du réseau transeuropéen de transport, les États membres devraient tenir compte des conditions préalables à remplir dans le domaine des transports, comme prévu à l'annexe IV du règlement (UE) n° XXX/2012 [portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche relevant du Cadre stratégique commun, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen et au Fonds de cohésion, et abrogeant le règlement (CE) n° 1083/2006]²⁹.
- (31) Pour permettre l'actualisation des annexes et, en particulier, des cartes afin de tenir compte d'éventuelles modifications résultant de l'utilisation effective de certains éléments d'infrastructure de transport, analysée par rapport aux seuils quantitatifs

²⁵ JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

²⁶ JO L 194 du 25.7.2009, p. 60.

²⁷ Règlement (UE) n° XXX/2012 du ... [mécanisme pour l'interconnexion en Europe].

²⁸ Règlement (CE) n° 1085/2006 du Conseil du 17 juillet 2006 établissant un instrument d'aide de préadhésion (IAP).

²⁹ COM (2011) 615 final.

préétablis, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en ce qui concerne les modifications des annexes. Il est particulièrement important que la Commission puisse procéder aux consultations adéquates au cours de ses travaux préparatoires, notamment au niveau des experts. La Commission, lors de la préparation et de l'élaboration d'actes délégués, devrait veiller à communiquer les documents nécessaires au Parlement européen et au Conseil de manière simultanée, rapide et appropriée.

- (32) Pour que le présent règlement puisse être mis en œuvre de manière uniforme, il convient de conférer à la Commission des compétences de mise en œuvre. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) du Parlement européen et du Conseil n° 182/2011 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 Commission³⁰.
- (33) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, et notamment la création et le développement coordonnés du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être, en raison de la nécessité de coordonner ces objectifs, mieux réalisés 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 également audit article du traité, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit les orientations de l'Union (ci-après «les orientations») pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport qui détermine les infrastructures du réseau transeuropéen de transport au sein desquelles des projets d'intérêt commun et des projets d'intérêt mutuel sont identifiés.
2. Les orientations spécifient les exigences auxquels doivent satisfaire les entités responsables de la gestion des infrastructures du réseau transeuropéen de transport.
3. Les orientations fixent les priorités pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

³⁰ JO L 55 du 28.2.2011, p.13.

4. Les orientations prévoient des mesures en vue de la mise en œuvre du réseau transeuropéen.

Article 2
Champ d'application

1. Les orientations s'appliquent au réseau transeuropéen de transport, qui comprend:
 - les infrastructures de transport existantes et planifiées visées au paragraphe 2; et
 - des mesures de promotion de la gestion et de l'utilisation efficaces de ces infrastructures.
2. Les infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport se composent:
 - (a) des infrastructures de transport ferroviaire déterminées à la section 1 du chapitre II;
 - (b) des infrastructures fluviales déterminées à la section 2 du chapitre II;
 - (c) des infrastructures de transport routier déterminées à la section 3 du chapitre II;
 - (d) des infrastructures de transport maritime déterminées à la section 4 du chapitre II;
 - (e) des infrastructures de transport aérien déterminées à la section 5 du chapitre II;
 - (f) des infrastructures de transport multimodal déterminées à la section 6 du chapitre II;
 - (g) des équipements et des systèmes de transport intelligents associés aux infrastructures de transport visés aux points (a) à (f).

Article 3
Définitions

Au sens du présent règlement, on entend par:

- (a) «projet d'intérêt commun», tout élément d'infrastructure de transport planifié, d'infrastructure de transport existante ou toute modification d'infrastructures de transport existantes conforme aux dispositions du chapitre II et toute mesure permettant la gestion et l'utilisation efficace de telles infrastructures;
- (b) «projets d'intérêt mutuel», un projet associant l'Union et un ou plusieurs pays tiers et qui vise à relier le réseau transeuropéen de transport et les réseaux d'infrastructures de transport de ces pays afin de faciliter les principaux flux de circulation;
- (c) «pays tiers», tout pays voisin et tous les autres pays avec lesquels l'Union peut collaborer en vue d'atteindre les objectifs visés par le présent règlement;

- (d) «pays voisin», un pays relevant de la politique européenne de voisinage y compris le partenariat stratégique³¹, de la politique d'élargissement, de l'Espace économique européen ou de l'Association européenne de libre-échange;
- (e) «valeur ajoutée européenne», en relation avec un projet, la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui aurait été créée par l'action au niveau des États membres;
- (f) «gestionnaire d'infrastructure», tout organisme ou entreprise responsable en particulier de l'établissement et de l'entretien d'infrastructures de transport. Cela peut inclure également la gestion de systèmes de contrôle et de sécurité d'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire d'infrastructure sur une réseau ou une partie de réseau peuvent être attribués à différents organismes ou entreprises;
- (g) «systèmes de transport intelligents (STI)», des systèmes utilisant les technologies d'information, de communication, de navigation et de positionnement/localisation afin de gérer la mobilité et le trafic sur le réseau transeuropéen de transport et d'offrir des services à valeur ajoutée aux citoyens et aux opérateurs, notamment pour permettre une utilisation du réseau sûre, sécurisée, écologiquement saine et efficace en matière de capacités. Ils peuvent également comprendre des dispositifs embarqués pourvu que ceux-ci forment un ensemble indivisible avec les composants d'infrastructure correspondants. Ils comportent les systèmes, technologies et services visés aux points h) à l);
- (h) «système de gestion du trafic aérien», un système au sens du règlement n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien («règlement sur l'interopérabilité»)³² et du plan directeur (ATM) du système de gestion du trafic aérien européen défini dans le règlement 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)³³;
- (i) «systèmes de suivi du trafic des navires et d'information» (VTMIS), des systèmes développés 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), des systèmes de radar côtiers et des communications radio prévus dans la 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 Conseil³⁴;
- (j) «services d'information fluviale (SIF)», des technologies d'information et de communication sur les voies navigables intérieures au sens de la directive

³¹ COM(2004) 106 final.

³² JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

³³ JO L 64 du 2.3.2007, p. 1.

³⁴ JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

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 communautaires³⁵;

- (k) «services maritimes électroniques», des services qui utilisent des technologies d'information avancées et interopérables dans le secteur du transport maritime afin de faciliter le débit de marchandises en mer et dans les zones portuaires;
- (l) «système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS)», le système défini dans la décision 2006/679/CE de la Commission du 28 mars 2006³⁶ et la décision 2006/860 de la Commission du 7 novembre 2006³⁷ concernant la spécification technique d'interopérabilité relative aux sous-systèmes de contrôle-commande et de signalisation du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse;
- (m) «mode de transport», le transport ferroviaire, fluvial, routier, maritime ou aérien;
- (n) «transport multimodal», le transport de fret ou de voyageurs, ou les deux, à l'aide de deux modes de transport ou plus;
- (o) «nœud urbain», une zone urbaine où les infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport sont connectées avec d'autres parties de ces infrastructures et avec les infrastructures de trafic régional et local;
- (p) «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;
- (q) «terminal de fret», une structure équipée pour le transbordement entre au moins deux modes de transport et pour le stockage provisoire de fret, tels que les ports, les ports intérieurs et les terminaux rail-route;
- (r) «région NUTS», une région telle que la définit la nomenclature des unités territoriales statistiques.

Article 4

Objectifs du réseau transeuropéen de transport

1. Le réseau transeuropéen de transport doit permettre les services et les opérations de transport qui:
 - (a) satisfont les besoins de ses usagers en termes de mobilité et de transport au sein de l'Union et avec les pays tiers, et contribuent de la sorte à renforcer la croissance économique et la compétitivité;

³⁵ JO L 255 du 30.9.2005, p. 152.

³⁶ JO L 284 du 16.10.2006, p. 1.

³⁷ JO L 342 du 7.12.2006, p. 1.

- (b) sont économiquement efficaces, contribuent aux objectifs de réduction des émissions de carbone et de propreté des transports, à la sécurité énergétique et à la protection de l'environnement, sont sûrs et sécurisés et respectent des normes de qualité élevées, tant pour le transport des voyageurs que de fret;
 - (c) favorisent les concepts technologiques et opérationnels les plus avancés;
 - (d) offrent l'accessibilité adéquate à toutes les régions de l'Union, favorisant ainsi la cohésion sociale, économique et territoriale, et soutiennent une croissance inclusive.
2. Dans le cadre du développement des infrastructures du réseau transeuropéen de transport, les objectifs suivants doivent être atteints:
- (a) l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux de transport nationaux;
 - (b) l'élimination des goulets d'étranglement et la mise en place des chaînons manquants, tant au sein des infrastructures de transport et aux points de connexion entre celles-ci, sur les territoires des États membres et aux jonctions transfrontalières entre ceux-ci;
 - (c) le développement de tous les modes de transport d'une manière permettant d'assurer la durabilité et l'efficacité économique des transports sur le long terme;
 - (d) l'intégration optimale et l'interconnexion de tous les modes de transport;
 - (e) l'utilisation efficace des infrastructures;
 - (f) la promotion d'une large utilisation des transports dont l'incidence sur les émissions de carbone est la plus faible;
 - (g) la connexion entre les infrastructures de transport du réseau transeuropéen de transport et les réseaux des infrastructures de transport des pays voisins et la promotion de leur interopérabilité;
 - (h) l'établissement d'exigences en matière d'infrastructures, notamment dans le domaine de l'interopérabilité, de la sécurité et de la sûreté, qui constitueront des normes de qualité, d'efficacité et de durabilité des services de transport;
 - (i) pour le trafic de voyageurs et de fret, des connexions directes entre les infrastructures de transport pour le trafic sur longue distance, d'une part, et le trafic régional et local d'autre part;
 - (j) des infrastructures de transport reflétant les réalités spécifiques de différentes parties de l'Union et assurant une couverture équilibrée des régions européennes, y compris les régions ultrapériphériques et d'autres régions périphériques;
 - (k) l'accessibilité pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

Article 5
Réseau économe en ressources

Les États membres et, le cas échéant, les autorités régionales et locales, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport et, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées planifient, développent et font fonctionner le réseau transeuropéen de transport de manière efficace en termes de ressources et par le biais:

- (a) d'une meilleure intégration et interconnexion des infrastructures;
- (b) du développement conséquent des nouvelles technologies et des STI;
- (c) de l'amélioration et de l'entretien des infrastructures de transport existantes;
- (d) de la prise en compte de synergies possibles avec d'autres réseaux, en particulier les réseaux d'énergie transeuropéens et/ou de télécommunication;
- (e) de l'évaluation de l'incidence environnementale stratégique avec l'élaboration de plans et de programmes adéquats, et des incidences sur l'atténuation du changement climatique;
- (f) de mesures visant à planifier et élargir les capacités des infrastructures le cas échéant;
- (g) de la prise en compte adéquate de la vulnérabilité des infrastructures de transport eu égard au changement climatique et aux catastrophes naturelles et anthropiques.

Article 6
Structure du réseau transeuropéen de transport à deux niveaux

1. Le développement progressif du réseau transeuropéen de transport passe notamment par la mise en œuvre d'une structure à deux niveaux pour ce réseau, composée d'un réseau global et d'un réseau central.
2. Le réseau global se compose de toutes les infrastructures de transport existantes et planifiées du réseau transeuropéen de transport auxquels s'ajoutent les mesures visant à promouvoir l'utilisation efficace de ces infrastructures. Il est développé conformément au chapitre II.
3. Le réseau central se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport. Il est déterminé et développé conformément au chapitre III.

Article 7
Projets d'intérêt commun

1. Les projets contribuent au développement du réseau transeuropéen de transport en créant de nouvelles infrastructures de transport, en entretenant, réhabilitant et

rénovant des infrastructures de transport existantes et grâce à des mesures visant à promouvoir leur utilisation rationnelle en matière de ressources.

2. Un projet d'intérêt commun:
 - (a) contribue à atteindre les objectifs visés à l'article 4;
 - (b) est conforme au chapitre II et, s'il concerne le réseau central, également au chapitre III;
 - (c) a fait l'objet d'une analyse coûts-avantages socio-économiques qui a donné une valeur actuelle nette positive;
 - (d) présente une valeur ajoutée claire pour l'Europe.
3. Un projet d'intérêt commun peut englober son cycle complet, comprenant des études de faisabilité et des procédures d'autorisation, sa mise en œuvre et son évaluation.
4. Les États membres et les autres promoteurs de projet prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les projets soient menés en conformité avec les règles et procédures nationales et de l'Union applicables, en particulier avec la législation de l'Union en matière d'environnement, de protection du climat, de sécurité, de sûreté, de concurrence, d'aides publiques, de marchés publics et de santé publique.
5. Les projets d'intérêt commun peuvent recevoir une aide financière de l'Union dans le cadre des instruments disponibles pour le réseau transeuropéen de transport, en particulier le mécanisme pour l'interconnexion en Europe établi par le règlement (UE) n° XXX/2012.

Article 8

Coopération avec des pays tiers

1. L'Union peut soutenir des projets d'intérêt commun afin de relier le réseau transeuropéen de transport aux infrastructures de réseau des pays tiers relevant de la politique de voisinage, de la politique d'élargissement, de l'Espace économique européen et de l'Association européenne de libre échange et qui souhaitent:
 - (a) être raccordé au réseau central aux points de passage de frontière;
 - (b) assurer la liaison entre le réseau central et les réseaux de transport des pays tiers;
 - (c) compléter dans les pays tiers les infrastructures de transport qui relient des parties du réseau central dans l'Union;
 - (d) mettre en œuvre des systèmes de gestion du trafic dans ces pays.

Ces projets d'intérêt commun renforcent la capacité ou l'utilité de réseaux situés dans un ou plusieurs États membres.

2. L'Union peut coopérer avec des pays tiers en vue de promouvoir des projets d'intérêt mutuel. Ces projets visent à:
 - (a) promouvoir l'interopérabilité entre le réseau transeuropéen de transport et les réseaux des pays voisins;
 - (b) promouvoir l'extension de la politique du réseau transeuropéen de transport dans les pays tiers;
 - (c) faciliter le transport aérien avec les pays tiers, notamment en élargissant le ciel unique européen et la coopération en matière de gestion du trafic aérien;
 - (d) faciliter le transport maritime et promouvoir les autoroutes de la mer avec les pays tiers.
3. Les projets d'intérêt mutuel visés au point a) du paragraphe 2 respectent les dispositions applicables du chapitre II.
4. L'annexe III comprend des cartes indicatives du réseau transeuropéen de transport élargi à des pays voisins spécifiques.
5. L'Union peut exploiter des instruments de coordination et de financement existants avec les pays voisins, tels que la facilité d'investissement pour le voisinage (FIV) ou l'instrument d'aide de préadhésion (IAP) ou encore le mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour promouvoir des projets d'intérêt mutuel ou en créer et en utiliser de nouveaux.
6. L'Union peut coopérer avec des organisations et des organismes internationaux et régionaux afin d'atteindre tout autre objectif visé au présent article.

CHAPITRE 2

LE RÉSEAU GLOBAL

Article 9

Dispositions générales

1. Le réseau global se compose des infrastructures de transport décrites à l'article 2. Il constitue la base permettant d'identifier des projets d'intérêt commun.
2. Le réseau global:
 - (a) correspond aux spécifications établies dans les cartes figurant à l'annexe I du présent règlement;
 - (b) est spécifié par la description des composants d'infrastructures;
 - (c) respecte les critères relatifs aux infrastructures de transport visés dans la présente section;
 - (d) établit le cadre pour le développement des infrastructures prioritaires telles que visées aux articles 10 à 35.
3. Les États membres veillent à ce que le réseau global soit achevé et réponde entièrement aux dispositions applicables du présent chapitre pour le 31 décembre 2050 au plus tard.

Article 10

Priorités

L'Union, les États membres, les gestionnaires d'infrastructure et les autres promoteurs de projet, lors du développement du réseau global, accordent une attention particulière aux mesures nécessaires en vue:

- (a) de mettre en œuvre et de développer des systèmes de transport intelligents, dont des mesures permettant la gestion du trafic, l'établissement d'horaires multimodaux et de services d'information, le suivi et le retraceur multimodal, la planification des capacités et la réservation en ligne et des services de billetterie intégrés;
- (b) de mettre en place les chaînons manquants et d'éliminer les goulets d'étranglement, notamment sur les tronçons transfrontaliers;
- (c) d'éliminer les obstacles administratifs et techniques, en particulier pour l'interopérabilité du réseau et la concurrence;
- (d) d'assurer une intégration optimale des modes de transport;

- (e) d'assurer l'accessibilité adéquate pour toutes les régions de l'Union;
- (f) d'améliorer et/ou d'entretenir la qualité des infrastructures en termes d'efficacité, de sécurité, de sûreté, d'aptitude à faire face aux conditions climatiques et, le cas échéant, aux catastrophes, de performances environnementales, de conditions sociales, d'accessibilité à tous les usagers, de qualité de services et de continuité des flux de circulation;
- (g) de favoriser le développement technologique de pointe;
- (h) d'assurer la sécurité énergétique en rendant possible l'usage de sources d'énergie alternatives et, en particulier, de sources et de systèmes de propulsion à émissions de carbone faibles ou nulles;
- (i) d'assurer le contournement des zones urbaines par le transport ferroviaire de fret.

SECTION 1

INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Article 11 **Cartes**

Les lignes ferroviaires qui font partie du réseau global sont indiquées sur les cartes figurant à l'annexe I.

Article 12 **Composants d'infrastructure**

1. Les infrastructures de transport ferroviaire comprennent, en particulier:
 - (a) les lignes ferroviaires conventionnelles et à grande vitesse, notamment:
 - (i) les embranchements;
 - (ii) les tunnels;
 - (iii) les ponts;
 - (b) les terminaux de fret et les plateformes logistiques pour le transbordement de marchandises au sein du mode ferroviaire et entre le mode ferroviaire et les autres modes;
 - (c) les gares, selon les indications de l'annexe I, de transfert de voyageurs au sein du mode ferroviaire et entre le mode ferroviaire et les autres modes;
 - (d) les équipements annexes;
 - (e) les STI.

2. Les lignes ferroviaires prennent l'une des formes suivantes:
 - (a) des lignes ferroviaires prévues pour le transport à grande vitesse qui sont:
 - (i) des lignes spécialement construites pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses égales ou supérieures à 250 km/h;
 - (ii) des lignes conventionnelles spécialement aménagées pour la grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h;
 - (b) des lignes ferroviaires prévues pour le transport conventionnel.
3. Les équipements techniques liés aux lignes ferroviaires comprennent 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 des gares, des plateformes logistiques et des terminaux de fret. Ils comprennent tous les dispositifs nécessaires pour assurer le fonctionnement sûr, sécurisé et efficace des véhicules.

Article 13

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Les opérateurs de terminaux de fret veillent à ce que tout terminal de fret soit ouvert à tous les opérateurs;

Les opérateurs de plateformes logistiques offrent au moins un terminal ouvert à tous les opérateurs.

Les opérateurs de terminaux de fret et de plateformes logistiques fournissent cet accès de manière non discriminatoire et appliquent des redevances transparentes.
2. Les opérateurs de gares de voyageurs veillent à ce que les gares de voyageurs permettent l'accès aux informations, à la billetterie et aux activités commerciales pour le trafic ferroviaire dans tout le réseau global et, le cas échéant, des informations relatives aux connexions avec les transports locaux et régionaux, conformément au règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen³⁸.
3. Dans leur sphère de responsabilité, les États membres et les gestionnaires d'infrastructure veillent à ce que:
 - (a) les lignes ferroviaires soient équipées de l'ERTMS;
 - (b) les infrastructures ferroviaires respectent la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système

³⁸ JO L 123 du 12.5.2011, p. 11.

ferroviaire au sein de la Communauté³⁹ et ses mesures d'exécution, pour assurer l'interopérabilité du réseau global.

- (c) Les infrastructures ferroviaires respectent les critères fixés par les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) adoptées en application de l'article 6 de la directive 2008/57/CE pour les lignes nouvelles et aménagées, sauf dans certains cas dûment justifiés, lorsque les STI applicables le permettent ou dans le cadre des procédures prévues à l'article 9 de la directive 2008/57/CE. Dans tous les cas, les infrastructures ferroviaires respectent les exigences suivantes:
- (1) écartement nominal des voies pour les lignes ferroviaires neuves; 1 435 mm⁴⁰;
 - (2) électrification;
 - (3) lignes utilisées par des trains de marchandises conventionnels⁴¹: charge à l'essieu de 22,5 t et longueur de train de 750 m;
 - (4) rampes maximales pour les lignes neuves utilisées par des trains de marchandises conventionnels: 12,5 mm/m.⁴²

Article 14

Cadre pour le développement des infrastructures prioritaires

Les États membres et les autres promoteurs de projets, dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun et en plus des priorités établies à l'article 10, accordent une attention particulière aux points suivants:

- (a) le développement de l'ERTMS;
- (b) l'atténuation des incidences du bruit entraîné par le transport ferroviaire;
- (c) la réalisation de normes plus exigeantes que celles qui correspondent aux critères minimaux prévus dans les spécifications techniques, tels que décrits à l'article 13.

³⁹ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

⁴⁰ L'écartement nominal standard européen défini dans la spécification technique d'interopérabilité des infrastructures, point 4.2.5.1. pour les lignes conventionnelles (ci-après: (STI RC) de la décision 2011/275/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «infrastructure» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, JO L 126 du 14.5.2011, p. 53, et point 4.2.2. pour les lignes à grande vitesse (ci-après: GV STI) de la décision 2008/217/CE de la Commission du 20 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «infrastructure» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, JO L 77 du 19.3.2008, p. 1.

⁴¹ Cf. exigences de la catégorie de ligne V-F spécifiées au point 4.2.2. de la STI RC.

⁴² Exigences pour les catégories de lignes IV-F, IV-M, VI-F et VI-M telles que spécifiées à la section 4.2.4.3. du RC STI.

SECTION 2

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE

Article 15 **Cartes**

Les voies navigables et les ports intérieurs qui font partie du réseau global sont indiqués sur les cartes figurant à l'annexe I.

Article 16 **Composants d'infrastructure**

1. Les infrastructures de voies navigables intérieures comprennent essentiellement:
 - (a) les fleuves;
 - (b) les canaux;
 - (c) les lacs;
 - (d) les infrastructures annexes, comme les écluses, les ascenseurs, les ponts, les réservoirs;
 - (e) les ports intérieurs, en ce comprises les infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire;
 - (f) les équipements annexes;
 - (g) les STI.
2. Les ports intérieurs gèrent 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 et publiée par Eurostat.
3. Les équipements portuaires, en particulier, permettent l'utilisation de systèmes de propulsion et de fonctionnement qui réduisent la pollution, la consommation énergétique et l'intensité des émissions de carbone. Ils comprennent des installations de réception des déchets.

Article 17 **Exigences applicables aux infrastructures de transport**

1. Dans leur sphère de responsabilité, les États membres, les opérateurs portuaires et les gestionnaires d'infrastructures veillent à ce que les ports intérieurs soient reliés aux infrastructures routières ou ferroviaires du réseau global.
2. Les opérateurs portuaires veillent à ce que tout port intérieur offre au moins un terminal de fret ouvert à tous les opérateurs de manière non discriminatoire et applique des redevances transparentes.

3. Dans leur sphère de responsabilité, les États membres et les gestionnaires d'infrastructure veillent à ce que:
 - (a) Les fleuves, les canaux et les lacs respectent les exigences minimales des voies navigables de catégorie IV définies dans la section de l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) consacrée à la nouvelle classification des voies d'eau navigables⁴³ et garantissent une hauteur libre continue sous les ponts.
 - (b) Les fleuves, les canaux et les lacs doivent être équipés des SIF.

Article 18

Cadre pour le développement des infrastructures prioritaires

4. Les États membres et les autres promoteurs de projets, dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun et en plus des priorités établies à l'article 10, accordent une attention particulière aux points suivants:
 - (a) pour les voies d'eau intérieures existantes: mise en œuvre des mesures nécessaires pour atteindre les normes de la catégorie IV pour les voies navigables intérieures;
 - (b) le cas échéant, dépassement des normes de catégorie IV pour les voies intérieures navigables, afin de répondre à la demande du marché;
 - (c) mise en œuvre des STI, y compris le SIF;
 - (d) connexion des infrastructures portuaires intérieures aux infrastructures de transport ferroviaire.

SECTION 3

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ROUTIER

Article 19

Cartes

Les routes qui font partie du réseau global sont indiquées sur la carte figurant à l'annexe I.

Article 20

Composants d'infrastructure

1. Les infrastructures de transport routier comprennent, en particulier:
 - (a) des routes de haute qualité, en ce inclus
 - (i) les ponts;

⁴³ Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), CEMT/CM(92)6/Final.

- (ii) les tunnels;
 - (iii) les jonctions;
 - (iv) les passages pour les autres usagers;
 - (v) les échangeurs;
- (b) les zones de stationnement;
 - (c) les équipements annexes;
 - (d) les STI;
 - (e) les terminaux de fret et les plateformes logistiques;
 - (f) les gares routières.
2. Les routes de haute qualité visées au point a) du paragraphe 1 sont celles qui ont une incidence majeure sur le trafic de fret et de voyageurs sur longues distances, assurent la jonction entre les principaux centres économiques et urbains, sont interconnectés aux autres modes de transport et relient les régions NUTS 2 enclavées et périphériques aux régions centrales de l'Union.
3. Les routes de haute qualité sont spécialement conçues et construites pour la circulation automobile et peuvent être soit des autoroutes, soit des voies rapides.
- (a) Une autoroute est une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:
 - (i) sauf 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 chemin piétonnier; et
 - (iii) est spécifiquement signalée sur des panneaux comme étant une autoroute;
 - (b) une voie rapide est une route réservée à la circulation automobile, accessible uniquement à partir d'échangeurs ou de jonctions contrôlées et qui:
 - (i) n'autorise ni l'arrêt ni le stationnement sur la chaussée; et
 - (ii) ne croise à niveau ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni chemin piétonnier.
4. Les équipements annexes comprennent essentiellement les équipements de gestion du trafic, d'informations et d'indications routières, de prélèvement des redevances des usagers, de sécurité, de réduction des incidences néfastes sur l'environnement, de ravitaillement ou de rechargement des véhicules à motorisation de substitution, et de stationnement sûr pour les véhicules commerciaux.

Article 21
Exigences applicables aux infrastructures de transport

Dans leur sphère de responsabilité, les États membres et les gestionnaires d'infrastructure veillent à ce que:

- (a) Les routes respectent les dispositions de l'article 20, paragraphe 3.
- (b) La sécurité des infrastructures de transport routier soit assurée, surveillée et, le cas échéant, améliorée conformément à la procédure prévue dans la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières⁴⁴.
- (c) Les tunnels routiers présentant une longueur de plus de 500 m respectent la directive du Parlement européen et du Conseil 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen⁴⁵.
- (d) L'interopérabilité des systèmes de péage soit assurée conformément à la directive du Parlement européen et du Conseil 2004/52/CE du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté⁴⁶ et par la décision de la Commission 2009/750/CE du 6 octobre 2009 relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques⁴⁷.
- (e) Les systèmes de transport intelligents des infrastructures de transport routier conformes à la directive du Parlement européen et du Conseil 2010/40/UE 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 transport⁴⁸ soient déployés.

Article 22
Cadre pour le développement des infrastructures prioritaires

Les États membres et les autres promoteurs de projets, dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun et en plus des priorités établies à l'article 10, accordent une attention particulière aux points suivants:

- (a) utilisation des STI, notamment les systèmes de gestion d'information multimodale et de gestion du trafic et mise en œuvre de systèmes de communication et de paiement intégrés;
- (b) introduction de nouvelles technologies et innovations en vue de favoriser les transports à faibles émissions de carbone;

⁴⁴ JO L 319 du 29.11.2008, p. 59.

⁴⁵ JO L 167 du 30.4.2004, p. 39.

⁴⁶ JO L 166 du 30.4.2004, p. 124.

⁴⁷ JO L 268 du 13.10.2009, p. 11.

⁴⁸ JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

- (c) aménagement de zones de stationnement sécurisées;
- (d) promotion de la sécurité routière.

SECTION 4

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MARITIME

Article 23

Cartes

Les ports maritimes qui font partie du réseau global sont indiqués sur la carte figurant à l'annexe I.

Article 24

Composants d'infrastructure

1. Les infrastructures de transport maritime comprennent, en particulier:
 - (a) l'espace maritime;
 - (b) les canaux maritimes;
 - (c) les ports maritimes, en ce comprises les infrastructures nécessaires aux opérations de transport au sein de la zone portuaire;
 - (d) les aides à la navigation;
 - (e) les abords des ports;
 - (f) les autoroutes de la mer;
 - (g) les équipements annexes;
 - (h) les STI.
2. Les ports maritimes sont des points d'accès et de sortie vers les infrastructures terrestres du réseau global. Ils respectent au moins l'un des critères suivants:
 - (a) le volume annuel total de trafic de voyageurs est supérieur à 0,1 % du volume annuel total de trafic de voyageurs de tous les ports maritimes de l'Union. Les chiffres de référence pour ce volume total de voyageurs se basent sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;
 - (b) le volume annuel total de marchandises – tant en vrac que conditionnées – est supérieur à 0,1 % du volume annuel total de marchandises transitant par tous les ports maritimes de l'Union. Les chiffres de référence pour ce volume total de marchandises se basent sur la dernière moyenne calculée sur trois ans à partir des statistiques publiées par Eurostat;

- (c) le port maritime se trouve sur une île et offre le seul point d'accès à une région NUTS 3 dans le réseau global;
 - (d) le port maritime se trouve dans une région ultra périphérique ou une zone périphérique, en dehors d'un rayon de 200 km du port le plus proche dans le réseau global.
3. Les équipements liés aux infrastructures de transport maritime comprennent essentiellement les équipements de bris de glace, d'analyses hydrologiques, de dragage et d'entretien du port et des abords du port.

Article 25
Autoroutes de la mer

1. Les autoroutes de la mer représentent la dimension maritime du réseau transeuropéen de transport. Elles se composent de routes maritimes à courte distance, des infrastructures et des équipements maritimes annexes permettant des expéditions par bateau sur de courtes distances et/ou des services fluviomaritimes entre au moins deux ports, y compris les connexions avec l'arrière-pays, dans au moins deux États membres différents. Les autoroutes de la mer comprennent:
- (a) les jonctions maritimes entre les ports maritimes du réseau global;
 - (b) les équipements portuaires, les technologies d'information et de communication (TIC) telles que les systèmes électroniques de gestion logistique, les procédures de sécurité et de sûreté et les procédures administratives et douanières dans au moins un État membre;
 - (c) les infrastructures d'accès terrestre et maritime direct.
2. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer sont proposés par au moins deux États membres. Ils prennent une des formes suivantes:
- (a) être la composante maritime d'un corridor de réseau central tel que le définit l'article 49 ou constituer la composante maritime entre deux corridors de réseau central;
 - (b) constituer un lien maritime et ses connexions avec l'arrière-pays au sein du réseau central entre deux ports, ou plus, du réseau central;
 - (c) constituer un lien maritime et ses connexions avec l'arrière-pays entre un port du réseau central et des ports du réseau global, en mettant l'accent sur les connexions des ports du réseau global et central avec l'arrière-pays.
3. Les projets d'intérêt commun pour les autoroutes de la mer au sein du réseau transeuropéen de transport peuvent également comprendre des activités offrant des avantages plus larges et qui ne sont pas liées à des ports particuliers, telles que l'amélioration des performances environnementales, la mise à disposition d'équipements de bris de glace, des activités assurant la navigabilité tout au long de l'année, des opérations de dragage, des postes d'alimentation en carburants alternatifs, ainsi que l'optimisation des processus, des procédures et de la

composante humaine, des plateformes TIC et des systèmes d'information, y compris des systèmes de gestion du trafic et des systèmes électroniques de notification.

Article 26

Exigences applicables aux infrastructures de transport

1. Dans leur sphère de responsabilité, les États membres, les opérateurs portuaires et les gestionnaires d'infrastructures veillent à ce que:
 - (a) Les ports maritimes soient connectés aux lignes ferroviaires, aux routes et, si possible, aux voies navigables intérieures du réseau global, sauf à Malte et à Chypre tant qu'aucun système ferroviaire n'existe sur leur territoire.
 - (b) Tout port maritime offre au moins un terminal de fret ouvert à tous les opérateurs de manière non discriminatoire et applique des redevances transparentes.
 - (c) Les canaux maritimes, les chenaux portuaires et les estuaires relient deux mers ou assurent l'accès par la mer à des ports maritimes et correspondent au moins à la catégorie VI des voies d'eau navigables intérieures.
2. Les opérateurs portuaires veillent à ce que les ports comprennent les équipements nécessaires pour assurer les performances environnementales des bateaux dans les ports, en particulier les installations de réception pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison conformément à la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison⁴⁹, telle que modifiée.
3. Les États membres mettent en œuvre le VTMISS comme prévu dans la directive 2002/59/CE.

Article 27

Cadre pour le développement des infrastructures prioritaires

Les États membres et les autres promoteurs de projets, dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun et en plus des priorités établies à l'article 10, accordent une attention particulière aux points suivants:

- (a) la promotion des transports maritimes à courte distance, y compris les autoroutes de la mer;
- (b) l'interconnexion des ports maritimes avec les voies navigables intérieures;
- (c) la mise en œuvre des VTMISS et des services maritimes électroniques.

⁴⁹ JO L 332 du 28.11.2008, p. 81.

SECTION 5 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AERIEN

Article 28 **Cartes**

Les aéroports qui font partie du réseau global sont indiqués sur la carte figurant l'annexe I.

Article 29 **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;
 - (c) les équipements annexes;
 - (d) les STI.
2. Les aéroports respectent l'un des critères suivants:
 - (a) Pour les aéroports de voyageurs:
 - (i) le volume annuel total de trafic de voyageurs représente au moins 0,1 % du volume annuel total de voyageurs de tous les aéroports de l'Union européenne. Le volume annuel total de voyageurs est basé sur la dernière moyenne calculée sur trois ans et publiée par Eurostat;
 - (ii) ce seuil de volume de 0,1 % ne s'applique pas si l'aéroport est 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.
 - (b) Pour les aéroports de fret, le volume annuel total de marchandises représente au moins 0,2 % du volume annuel total de marchandises de tous les aéroports de l'Union. Le volume annuel total de fret est basé sur la dernière moyenne calculée sur trois ans et publiée par Eurostat.

Article 30 **Exigences applicables aux infrastructures de transport**

1. Dans la sphère de leur responsabilité, les États membres et les opérateurs aéroportuaires veillent à ce que tout aéroport offre au moins un terminal de fret ouvert à tous les opérateurs de manière non discriminatoire et applique des redevances transparentes.

2. Dans la sphère de leur responsabilité, les États membres et les opérateurs aéroportuaires veillent à ce que les normes de base communes visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, telles qu'adoptées par l'Union conformément au règlement du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 300/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002⁵⁰, s'appliquent aux infrastructures de transport aérien du réseau global.
3. Dans la sphère de leur responsabilité, les États membres et les opérateurs aéroportuaires veillent à ce que les infrastructures de gestion du trafic aérien permettent la mise en œuvre du ciel unique européen conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 établissant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (le règlement-cadre)⁵¹, au 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 (le règlement sur la fourniture de services)⁵², au 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 (règlement sur l'espace aérien)⁵³ et au règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (le règlement sur l'interopérabilité)⁵⁴ en vue d'améliorer les performances et la durabilité du système d'aviation européen, et également la mise en œuvre de règles de mise en œuvre et de spécifications de l'Union.

Article 31

Cadre pour le développement des infrastructures prioritaires

Les États membres et les autres promoteurs de projets, dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun et en plus des priorités établies à l'article 10, accordent une attention particulière à:

- (a) l'optimisation des infrastructures existantes;
- (b) l'augmentation des capacités des aéroports;
- (c) soutiennent la mise en œuvre du ciel unique européen et des systèmes de gestion du trafic aérien, notamment ceux qui déploient le SESAR.

⁵⁰ JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

⁵¹ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

⁵² JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

⁵³ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

⁵⁴ JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

SECTION 6 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT MULTIMODAL

Article 32 **Cartes**

Les terminaux de marchandise et les plateformes logistiques qui font partie du réseau global sont indiqués sur la carte figurant à l'annexe I.

Article 33 **Composants d'infrastructure**

1. Les terminaux de fret ou les plateformes logistiques sont conformes à au moins un des critères suivants:
 - (a) le transbordement total de fret dépasse le seuil quantitatif fixés pour les ports maritimes à l'article 24;
 - (b) lorsqu'il n'existe aucun terminal de fret ni plateforme logistique conforme au point a) dans une régions NUTS 2, le principal terminal de fret ou plateforme logistique, raccordé au moins au réseau routier et ferroviaire pour cette région NUTS 2, est désigné par l'État membre concerné.

Article 34 **Exigences applicables aux infrastructures de transport**

1. Dans leur sphère de responsabilité, les États membres, les opérateurs de terminaux de fret, de ports et d'aéroports, ainsi que les gestionnaires d'infrastructure veillent à ce que:
 - (a) Les modes de transport soient raccordés à au moins un des composants suivants: terminaux de fret, gares de voyageurs, ports intérieurs, ports maritimes, aéroports, ports maritimes, afin de permettre le transport multimodal de marchandises et de voyageurs.
 - (b) Sans préjudice des dispositions applicables établies dans le droit de l'Union et en droit national, les terminaux de fret et les plateformes logistiques, les ports intérieurs et maritimes ainsi que les aéroports où transitent des marchandises sont équipés pour fournir des flux d'informations au sein de cette infrastructure et entre les modes de transport présents le long de la chaîne logistique. Ces systèmes permettent notamment d'obtenir des informations en temps réel sur les capacités d'infrastructures disponibles, les flux de circulation, mais aussi le positionnement, le suivi et le retracement et assurent la sécurité et la sûreté des trajets multimodaux.
 - (c) Sans préjudice des dispositions applicables établies dans le droit de l'Union et en droit national, le trafic continu des voyageurs dans l'ensemble du réseau global est facilité par des équipements adéquats et la disponibilité des STI dans

les gares ferroviaires, les gares routières, les aéroports et, le cas échéant, les ports maritimes et intérieurs.

2. Les opérateurs de terminaux de fret veillent à ce que les terminaux de fret soient équipés de grues, de transporteurs et d'autres dispositifs permettant de déplacer le fret entre les différents modes de transport et de positionner et stocker le fret.

Article 35

Cadre pour le développement des infrastructures prioritaires

Les États membres et les autres promoteurs de projets, dans le cadre de la promotion de projets d'intérêt commun et en plus des priorités établies à l'article 10, accordent une attention particulière:

- (a) à la mise à disposition de l'interconnexion et de l'intégration effective des infrastructures du réseau global, y compris via les infrastructures d'accès si nécessaire et via les terminaux de fret et les plateformes logistiques;
- (b) à l'élimination des principaux obstacles techniques et administratifs au transport multimodal;
- (c) au développement d'un flux d'informations fluide entre les modes de transport et mise à disposition de services multimodaux et unimodaux dans l'ensemble du système de transport transeuropéen, y compris les services de communication, de paiement, de billetterie et de commercialisation connexes.

SECTION 7

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 36

Nœuds urbains

Les États membres et les autres promoteurs de projets, aux fins du développement du réseau global en nœuds urbains, visent à assurer:

- (a) pour le transport de voyageurs: l'interconnexion entre les infrastructures ferroviaires, aériennes et, le cas échéant, fluviales, routières et maritimes du réseau global;
- (b) pour le transport de fret: l'interconnexion entre les infrastructures ferroviaires et, le cas échéant, de voies navigables, aériennes, maritimes et routières du réseau global;
- (c) la connexion adéquate entre les différentes gares ferroviaires ou les aéroports du réseau global au sein d'un nœud urbain;
- (d) la connexion directe entre les infrastructures du réseau global et les infrastructures pour le trafic régional et local, y compris les centres de consolidation et de distribution;

- (e) le contournement des zones urbaines pour le transport routier afin de faciliter les flux de circulation sur longues distances sur le réseau global;
- (f) le contournement des zones urbaines pour le transport ferroviaire de fret;
- (g) la promotion de la livraison de fret urbaine efficace, à faibles émissions sonores et de carbone.

Article 37

STI

1. Les STI permettent la gestion 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, en vue d'améliorer la sécurité, la sûreté et les performances environnementales.
2. Les STI facilitent la connexion directe entre les infrastructures du réseau global et les infrastructures pour le transport régional et local.
3. Les STI associés aux modes de transport comprennent, en particulier:
 - pour les voies ferroviaires: l'ERTMS;
 - pour les voies navigables: les services d'information fluviale et les services maritimes électroniques;
 - pour le transport routier: les STI, conformément à la directive 2010/40/UE;
 - pour le transport maritime: les VTMS et les services maritimes électroniques;
 - pour les transports aériens: les systèmes de gestion du trafic aérien, en particulier issus du SESAR.

Article 38

Services de transport de fret

Les États membres et les autres promoteurs de projets accordent une attention particulière aux projets d'intérêt commun qui fournissent des services de transport de fret efficaces utilisant les infrastructures du réseau global et contribuent à réduire les émissions de dioxyde de carbone. Ces projets visent notamment à:

- (a) améliorer l'utilisation durable des infrastructures de transport, notamment par leur gestion efficace;
- (b) promouvoir le développement de services de transport innovants ou de nouvelles combinaisons de services de transport existants constatés, y compris par l'application des STI et l'établissement de structures de gouvernance pertinentes;
- (c) faciliter les opérations de services de transport multimodales et améliorer la coopération entre les prestataires de services de transport;

- (d) stimuler l'efficacité en termes de ressources et d'émissions de carbone, notamment dans les domaines de la traction des véhicules, de la conduite/de la propulsion, de la planification des systèmes et des opérations, du partage de ressources et de la coopération;
- (e) analyser, fournir des informations sur les marchés, les caractéristiques et les performances des flottes, les exigences administratives et les ressources humaines et en assurer le suivi.

Article 39

Nouvelles technologies et innovations

Le réseau global tient compte des développements et déploiements technologiques les plus récents. Ceux-ci visent notamment à:

- (a) permettre la décarbonisation des transports grâce à la transition vers des technologies de transport innovantes;
- (b) permettre la décarbonisation de tous les modes de transport en encourageant l'efficacité énergétique ainsi que l'adoption de systèmes de propulsion alternatifs et la fourniture des infrastructures qui s'y rapportent. De telles infrastructures peuvent comprendre des réseaux et d'autres installations nécessaires à la fourniture d'énergie, tenir compte de l'interface infrastructures-véhicule et englober des systèmes de transport intelligents;
- (c) améliorer la sécurité et la durabilité du mouvement des voyageurs et des marchandises;
- (d) améliorer le fonctionnement, l'accessibilité, l'interopérabilité, la multimodalité et l'efficacité du réseau, y compris la billetterie multimodale;
- (e) promouvoir des mesures permettant de réduire les coûts extérieurs, tels que tout type de pollution, y compris sonore, les embouteillages et les dégâts sanitaires;
- (f) introduire des technologies de sécurité et des normes d'identification compatibles sur les réseaux;
- (g) améliorer la résistance aux changements climatiques;
- (h) faire progresser davantage le développement et le déploiement de systèmes de transport intelligents au sein des modes de transport et entre eux.

Article 40

Infrastructures sûres et sécurisées

Les États membres et les autres promoteurs de projets veillent tout particulièrement à ce que les infrastructures de transport assurent un degré de sécurité et de sûreté élevé pour les mouvements de voyageurs et de fret.

Article 41
Infrastructures résistantes aux changements climatiques et aux catastrophes

Lors de la planification des infrastructures, les États membres et les autres promoteurs de projets accordent un soin particulier à l'évaluation des risques et aux mesures d'adaptation permettant d'améliorer de manière adéquate la résistance aux changements climatiques, notamment aux précipitations, aux inondations, aux températures élevées et aux vagues de chaleur, aux sécheresses, à la montée du niveau de la mer et aux raz-de-marée, conformément à toute exigence pouvant être établie dans le droit de l'Union concerné.

Le cas échéant, il s'agit d'accorder l'attention nécessaire à la résistance des infrastructures aux catastrophes humaines ou naturelles conformément à toute exigence pouvant être établie dans la loi de l'Union concernée.

Article 42
Protection de l'environnement

Les États membres et les autres promoteurs de projet effectuent des évaluations environnementales des plans et des projets, comme le prévoit en particulier les directives du Conseil 85/337/CEE du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement⁵⁵ et 92/43/CEE du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages⁵⁶, et les directives du Parlement européen et du Conseil 2000/60/CE du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau⁵⁷, 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement⁵⁸ et 2009/147/CE du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages⁵⁹, 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, la pollution de l'air et de l'eau ainsi que le bruit, et de protéger la biodiversité.

Article 43
Accessibilité pour tous les usagers

Les infrastructures de transport offrent une mobilité et une accessibilité continues à tous les usagers, en particulier les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les voyageurs handicapés.

⁵⁵ JO L 175 du 5.7.1985, p. 40.

⁵⁶ JO L 206 du 22.7.1992, p. 7.

⁵⁷ JO L 327 du 22.12.2000, p. 1.

⁵⁸ JO L 197 du 21.7.2001, p. 30.

⁵⁹ JO L 20 du 26.1.2010, p. 7.

CHAPITRE III

LE RÉSEAU CENTRAL

Article 44

Identification du réseau central

1. Le réseau central se compose des parties du réseau global présentant la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de la politique du réseau transeuropéen de transport. Le réseau central contribue en particulier à traiter le problème de l'accroissement de la mobilité et du développement d'un système de transport à faibles émissions de carbone.
2. Le réseau central est interconnecté en nœuds et offre des connexions avec les réseaux d'infrastructures de transport des pays voisins.
3. Les infrastructures de transport qui composent le réseau central sont indiquées dans les cartes du réseau global correspondantes, à l'annexe I.

Article 45

Exigences

1. Le réseau central reflète l'évolution de la demande en matière de trafic et les besoins en termes de transport multimodal. Il convient de tenir compte des technologies de pointe et des mesures réglementaires et de gouvernance pour la gestion de l'utilisation des infrastructures afin de garantir une utilisation efficace en termes de ressources des infrastructures de transport et fournir des capacités suffisantes.
2. Les infrastructures du réseau central respectent toutes les exigences définies au chapitre II sans exception. En outre, les exigences suivantes sont également satisfaites par les infrastructures du réseau central:
 - (a) pour les infrastructures de transport ferroviaire:
 - électrification complète des lignes ferroviaires;
 - lignes de trafic de fret régulières: charge d'essieu minimum de 22,5 t, vitesse de croisière de 100 km/h et longueur de train de 750 m;
 - (b) pour les infrastructures de navigation intérieure et de transport maritime:
 - disponibilité de carburants propres alternatifs.
 - (c) pour les infrastructures de transport routier:
 - développement d'aires de repos environ tous les 50 kilomètres sur les autoroutes afin, notamment, d'offrir aux usagers de la route commerciaux

suffisamment de zones de stationnement présentant un niveau de sécurité et de sûreté adéquat;

- disponibilité de carburants propres alternatifs.
- (d) Pour les infrastructures de transport aérien:
- capacité à rendre les carburants propres alternatifs disponibles.

Article 46

Développement du réseau central

1. Les infrastructures de transport comprises dans le réseau central sont développées conformément aux dispositions correspondantes du chapitre II.
2. Des projets d'intérêt commun contribuant à la réalisation du réseau central sont prioritairement mis en œuvre.
3. Sans préjudice de l'article 47, paragraphes 2 et 3, les États membres veillent à ce que le réseau central soit achevé et respecte les dispositions de ce chapitre d'ici le 31 décembre 2030 au plus tard.

Article 47

Nœuds du réseau central

1. Les nœuds du réseau central sont définis à l'annexe II et incluent:
 - nœuds urbains, y compris leurs ports et aéroports;
 - ports maritimes;
 - points de passage transfrontaliers vers les pays voisins.
2. Les ports maritimes indiqués à la partie 2 de l'annexe II sont reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier du réseau transeuropéen de transport au plus tard le 31 décembre 2030, sauf dans certains cas dûment justifiés.
3. Les principaux aéroports indiqués à la partie 1.b de l'annexe II sont reliés aux infrastructures de transport ferroviaire et routier du réseau transeuropéen de transport au plus tard le 31 décembre 2050. Selon la demande de trafic potentielle, ces aéroports sont intégrés dans le réseau ferroviaire à grande vitesse lorsque c'est possible.

CHAPITRE IV

MISE EN ŒUVRE DU RÉSEAU CENTRAL À L'AIDE DE CORRIDORS DE RÉSEAU CENTRAL

Article 48

Objectif général des corridors de réseau central

1. Les corridors de réseau central sont un instrument permettant de faciliter la mise en œuvre coordonnée du réseau central. Les corridors de réseau central se basent sur l'intégration modale, l'interopérabilité, ainsi qu'un développement et une gestion coordonnés des infrastructures, de manière à créer un transport multimodal efficace en termes de ressources.
2. Les corridors de réseau central permettent une approche coordonnée de l'utilisation des infrastructures et des investissements de manière à gérer les capacités le plus efficacement possible. Les infrastructures multimodales au sein des corridors de réseau central sont construites et coordonnées, si nécessaire, de manière à optimiser l'utilisation de chaque mode de transport et la coopération entre eux. Les corridors de réseau central soutiennent le déploiement global de systèmes de gestion du trafic interopératoires.

Article 49

Définition des corridors de réseau central

1. Les corridors de réseau central se composent de parties du réseau central. Ils englobent au moins trois modes de transport et traversent au moins trois États membres. Ils couvrent les principaux flux transfrontaliers à longue distance dans le réseau central.
2. Dans certains cas dûment justifiés, le corridor de réseau central pourra ne faire appel qu'à deux modes de transport.
3. Les corridors de réseau central comprennent des ports maritimes et leurs accès, sauf dans certains cas dûment justifiés.

Article 50

Liste des corridors de réseau central

1. Chaque État membre participe au moins à un corridor de réseau central.
2. La liste des corridors de réseau central figure à l'annexe I du règlement (UE) n° XXX/2012 du ... [mécanisme pour l'interconnexion en Europe].

Article 51
Coordination des corridors de réseau central

1. Pour faciliter la mise en œuvre coordonnée des corridors de réseau central, la Commission désigne, après avoir consulté les États membres concernés ainsi que le Parlement européen, des personnes dénommées «coordonnateur européen».
2. Le coordonnateur européen est choisi notamment en fonction de son expérience auprès des institutions européennes et de sa connaissance des questions liées au financement et à l'évaluation socio-économique et environnementale de grands projets.
3. La décision de la Commission portant désignation du coordonnateur européen précise les modalités de l'exercice des tâches visées au paragraphe 5.
4. Le coordonnateur européen agit au nom et pour le compte de la Commission. Les attributions du coordonnateur européen se limitent à un seul corridor de réseau central. Le coordonnateur européen établit, en liaison avec les États membres concernés, un plan de travail pour les activités à effectuer.
5. Le coordonnateur européen:
 - (a) dirige la mise en œuvre coordonnée du corridor de réseau central de manière à respecter les délais fixés dans la décision d'exécution relative à chaque corridor de réseau central;
 - (b) informe les États membres et la Commission et, le cas échéant, toutes les autres entités directement impliquées dans le développement du corridor de réseau central de toute difficulté rencontrée et contribue à y trouver des solutions;
 - (c) rédige chaque année un rapport à l'attention du Parlement européen, de la Commission et des États membres concernés pour leur présenter les progrès obtenus dans la mise en œuvre du corridor de réseau central;
 - (d) consulte, en collaboration avec les États membres concernés, en particulier les autorités régionales et locales, les gestionnaires d'infrastructures, les opérateurs de transport et les usagers des moyens de transport, ainsi que, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées, afin de mieux cerner la demande en matière de services de transport, les possibilités de financement et de subventions des investissements, les étapes à suivre et les conditions à remplir pour faciliter l'accès à ce financement ou ces subventions.
6. Les États membres concernés coopèrent avec le coordonnateur européen et lui fournissent les informations nécessaires pour lui permettre de mener à bien les tâches visées au paragraphe 5.
7. Sans préjudice des procédures applicables qui sont prévues dans le droit de l'Union ou en droit national, la Commission peut demander l'avis du coordonnateur européen lors de l'examen des demandes de financement de l'Union concernant les corridors de réseau central dont le coordonnateur européen est responsable.

Article 52
Gouvernance des corridors de réseau central

1. Pour chaque corridor de réseau central, les États membres concernés établissent une plateforme de corridor chargée de la définition des objectifs généraux du corridor de réseau central et de la préparation et de la supervision des mesures visées à l'article 53, paragraphe 1.
2. La plateforme de corridor se compose de représentants des États membres concernés et, le cas échéant, d'autres entités publiques et privées. En tout état de cause, les responsables d'infrastructures concernés selon la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité⁶⁰ participent à la plateforme de corridor.
3. Le coordonnateur européen préside la plateforme de corridor.
4. La plateforme de corridor est établie en tant qu'entité juridique permanente, comme un groupement européen d'intérêt économique.
5. La création de plateformes de corridor se fait sans préjudice du principe que le bénéficiaire du soutien financier de l'Union assume la responsabilité finale de la mise en œuvre des projets.

Article 53
Plan de développement de corridor

1. Pour chaque corridor de réseau central, les États membres concernés, en collaboration avec la plateforme de corridor, doivent établir conjointement un plan de développement de corridor et en informer la Commission dans un délai de six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement. Ce plan comprend notamment:
 - (a) une description des caractéristiques du corridor de réseau central, y compris les goulets d'étranglement;
 - (b) les objectifs du corridor de réseau central, notamment en termes de performances exprimées en tant que qualité du service, sa capacité et sa conformité aux exigences énoncées au chapitre II;
 - (c) le programme des mesures nécessaires au développement du corridor de réseau central;
 - (d) une étude de marché portant sur le transport multimodal, qui devra être mise à jour régulièrement au vu des modifications observées et attendues de la part et du volume de trafic de chaque mode de transport présent dans le corridor de réseau central. Cette étude doit également tenir compte du trafic des voyageurs qui partagent les mêmes infrastructures. Elle doit évaluer les coûts et les

⁶⁰ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

avantages socioéconomiques découlant de la création du corridor et sa valeur ajoutée européenne;

(e) un plan de mise en œuvre comprenant:

- un plan de développement des systèmes de gestion du trafic interopératoires sur les corridors de fret multimodaux sans préjudice de la législation applicable de l'Union;
- un plan visant l'élimination des obstacles physiques, techniques, opérationnels et administratifs au sein des différents modes de transport et entre eux, mais aussi l'amélioration de l'efficacité des transports et des services multimodaux;
- des mesures d'amélioration de la capacité administrative et technique à concevoir, planifier, créer, lancer une procédure d'octroi de marché, mettre en œuvre et suivre des projets d'intérêt commun;
- des évaluations des risques, notamment par rapport à l'incidence possible des changements climatiques sur les infrastructures et, le cas échéant, des suggestions de mesures en vue d'améliorer la résilience aux manifestations climatiques;
- des mesures à prendre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre;

(f) un plan d'investissement à actualiser régulièrement et comprenant:

- la liste des projets d'extension, de renouvellement ou de redéploiement des infrastructures de transport visées à l'article 2, paragraphe 2, pour chacun des modes de transport impliqués dans le corridor de réseau central;
- les plans financiers qui s'y rapportent, avec les différentes sources de financement envisagées au niveau international, national, régional, local et de l'Union, y compris, si possible, les systèmes de financement croisés et les capitaux privés alloués, ainsi que les engagements déjà pris et, le cas échéant, une référence à la contribution de l'Union envisagée dans le cadre des programmes financiers de l'Union.

2. Sur la base du plan de développement de corridor fourni par les États membres concernés, la Commission émet son avis.

3. Afin de soutenir la mise en œuvre des corridors de réseau central, la Commission peut adopter des décisions d'exécution concernant des corridors de réseau central. Ces décisions peuvent:

- (a) porter sur la planification des investissements, les coûts et les délais de mise en œuvre liés estimés nécessaires pour mettre en œuvre les corridors de réseau central conformément aux objectifs du présent règlement;

- (b) définir toutes les mesures visant à réduire les coûts externes, notamment les émissions de gaz à effet de serre et le bruit et à favoriser l'introduction de nouvelles technologies dans le domaine de la gestion du trafic et des capacités;
- (c) prévoir d'autres mesures qui sont nécessaires pour la mise en œuvre du plan de développement des corridors et pour l'utilisation efficace des infrastructures des corridors de réseau central.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative prévue à l'article 55, paragraphe 2.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 54

Mise à jour et information

1. Via le système d'informations géographique et technique du réseau transeuropéen de transport (TENtec), les États membres informent en continu la Commission de l'évolution de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun et des investissements consentis à cette fin.

Les États membres communiquent à la Commission des résumés des plans et programmes nationaux qu'ils élaborent en vue du développement du réseau transeuropéen de transport, notamment en ce qui concerne le réseau central. Une fois les plans et programmes nationaux adoptés, les États membres les transmettent à la Commission pour information.

2. La Commission publie un rapport d'avancement de la mise en œuvre des orientations et le soumet au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au comité des régions tous les deux ans à compter de la mise en application du présent règlement et après avoir consulté le comité mentionné à l'article 54.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 56 concernant l'adaptation des annexes I, II et III afin de tenir compte de modifications possibles découlant des seuils quantitatifs fixés aux articles 16, 24, 29 et 33. Lorsqu'elle adapte les annexes, la Commission:
 - (a) inclut les plateformes logistiques, les terminaux de fret, 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 deux dernières années dépasse le seuil fixé;
 - (b) exclut les plateformes logistiques, les terminaux de fret, les ports intérieurs, 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 au seuil fixé;
 - (c) adapte les cartes des infrastructures routières et ferroviaires ainsi que des voies navigables de manière à refléter les avancées dans l'élaboration du réseau. Lorsqu'elle adapte ces cartes, la Commission n'accepte aucune adaptation de l'orientation des routes au-delà des modifications admises dans la procédure d'autorisation de projet concernée.

Les adaptations visées aux points (a) et (b) se basent sur les dernières statistiques disponibles publiées par Eurostat.

4. Les projets d'intérêt commun concernant des infrastructures nouvellement incluses dans le réseau transeuropéen de transport sont éligibles aux fins de l'article 7, paragraphe 5 à partir de la date d'entrée en vigueur des actes délégués adoptés en

application du paragraphe 3. Les projets d'intérêt commun concernant des infrastructures qui ont été exclues du réseau transeuropéen de transport ne sont plus éligibles à la date d'entrée en vigueur des actes délégués adoptés en application du paragraphe 3. Cette non-éligibilité n'affecte en rien les décisions de financement ou de subventions prises par la Commission avant cette date.

Article 55

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Le comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 56

Délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conférée à la Commission en fonction des conditions fixées dans le présent article.
2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 54, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une durée illimitée à partir du [date d'entrée en vigueur du règlement].
3. La délégation des pouvoirs mentionnée à l'article 54, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. Une décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiée dans cette décision. Elle entre en vigueur le lendemain de la publication de la décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure précisée dans celui-ci. Elle n'affecte en rien la validité d'autres actes délégués déjà en vigueur.
4. Dès qu'elle adopte un acte délégué, la Commission en informe immédiatement le Parlement européen et le Conseil.
5. Un acte délégué adopté en application de l'article 54, paragraphe 3, entre en vigueur uniquement si aucune objection n'a été émise par le Parlement européen ou le Conseil dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission qu'ils n'y émettront aucune objection. Ce délai peut être prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 57

Examen

La Commission effectue, pour le 31 décembre 2023 au plus tard, un examen de la mise en œuvre du réseau central qui en évalue la conformité avec les dispositions établies dans le présent règlement et l'état d'avancement.

Article 58
Autorité unique de contact

Les États membres peuvent désigner une autorité unique de contact chargée de faciliter et de coordonner le processus d'autorisation des projets d'intérêt commun, en particulier des projets transfrontaliers, conformément à l'acquis de l'Union correspondant.

Article 59
Retard dans l'achèvement du réseau central

1. S'il s'avère que le démarrage ou l'achèvement des travaux relatifs au réseau central a, ou aura, un retard important, la Commission demande aux États membres concernés de donner les raisons de ce retard dans un délai de trois mois. Sur la base de la réponse donnée, la Commission consulte les États membres concernés afin de résoudre le problème à l'origine du retard.
2. La Commission peut, en consultation avec le comité, dans le cadre d'un suivi actif de la mise en œuvre du réseau central et dans le respect du principe de proportionnalité, décider d'adopter des mesures appropriées.
3. Le Parlement européen et les États membres sont informés immédiatement de toute mesure prise.

Article 60
Compatibilité avec le droit et les politiques de l'Union

Les actions entreprises dans le cadre du présent règlement tiennent compte de toute politique de l'Union en la matière, en particulier celles concernant la concurrence, l'accès au marché, la protection de l'environnement, la santé, le développement durable et les marchés publics.

Article 61
Promotion et évaluation

La Commission promeut et évalue l'élargissement de la politique du réseau transeuropéen de transport et sa mise en œuvre générale.

Article 62
Abrogation

La décision n° 661/2010/UE est abrogée.

La décision n° 611/2010/UE reste applicable pour toutes les décisions de financement fondées sur le règlement (CE) n° 680/2007⁶¹.

⁶¹ Règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

Article 63
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 tous les États membres.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président