

# E 7243

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

TREIZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
Le 5 avril 2012

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
Le 5 avril 2012

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**Décision de la Commission** modifiant les décisions 2006/861/CE, 2008/163/CE, 2008/164/CE, 2008/217/CE, 2008/231/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE et 2011/314/UE de la Commission relatives à des spécifications techniques d'interopérabilité.

D017241/03



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 30 mars 2012 (02.04)  
(OR. en)**

**8385/12**

**TRANS 113**

**NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine: Commission européenne

Date de réception: 27 mars 2012

Destinataire: Secrétariat général du Conseil

---

N° doc. Cion: D017241/03

---

Objet: DÉCISION DE LA COMMISSION du XXX modifiant les décisions 2006/861/CE, 2008/163/CE, 2008/164/CE, 2008/217/CE, 2008/231/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE et 2011/314/UE de la Commission relatives à des spécifications techniques d'interopérabilité

---

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - D017241/03.

p.j.: D017241/03



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**  
omnibus 3  
[...] (2011) **XXX** projet

**DÉCISION DE LA COMMISSION**

du **XXX**

**modifiant les décisions 2006/861/CE, 2008/163/CE, 2008/164/CE, 2008/217/CE, 2008/231/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE et 2011/314/UE de la Commission relatives à des spécifications techniques d'interopérabilité**

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

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du XXX

**modifiant les décisions 2006/861/CE, 2008/163/CE, 2008/164/CE, 2008/217/CE, 2008/231/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE et 2011/314/UE de la Commission relatives à des spécifications techniques d'interopérabilité**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,  
vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté<sup>1</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 1,  
considérant ce qui suit:

- (1) L'article 12 du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne<sup>2</sup> prévoit, d'une part, que l'Agence ferroviaire européenne (ci-après «l'Agence») veille à ce que les spécifications techniques d'interopérabilité (ci-après «les STI») soient adaptées au progrès technique, aux évolutions du marché et aux exigences sociales et, d'autre part, qu'elle propose à la Commission les modifications des STI qu'elle estime nécessaires.
- (2) Par la décision C(2007) 3371 du 13 juillet 2007, la Commission a confié un mandat-cadre à l'Agence pour la réalisation de certaines activités en vertu de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse<sup>3</sup> et de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel<sup>4</sup>. En vertu de ce mandat-cadre, l'Agence a été chargée d'effectuer la révision des STI suivantes: matériel roulant à grande vitesse, wagons pour le fret, locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers, bruit, infrastructure, énergie, contrôle-commande et signalisation, exploitation et gestion du trafic, applications télématiques au service du fret et des passagers, sécurité dans les tunnels ferroviaires, et accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- (3) Le 31 mars 2011, l'Agence a émis une recommandation relative à la spécification concernant le registre de l'infrastructure, la procédure à suivre pour faire la preuve du niveau de conformité aux paramètres fondamentaux des STI pour les lignes existantes, et les modifications à apporter aux STI (ERA/REC/04-2011/INT).

<sup>1</sup> JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 164 du 21.6.2004, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

<sup>4</sup> JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

- (4) Le 9 juin 2011, le comité institué en vertu de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE a émis un avis favorable sur le projet de décision d'exécution de la Commission relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés et sur le projet de décision d'exécution de la Commission relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire. À la suite de l'adoption des deux actes de la Commission fondés sur les projets précités, à savoir la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire<sup>5</sup> et la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés<sup>6</sup>, il y a lieu d'actualiser les STI concernées pour garantir une cohérence globale.
- (5) L'appendice A des actuelles STI relatives à l'exploitation et à la gestion du trafic fait référence à la version 1 des règles d'exploitation pour le système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS), qui ont été mises au point sur la base de la version 2.2.2 des spécifications et exigences relatives au système (SRS) du système européen de contrôle des trains (ETCS).
- (6) La version actuelle des SRS ETCS est la version 2.3.0.d, qui est considérée comme stable. Il y a lieu de donner suite à cette évolution en actualisant les règles d'exploitation pour l'ERTMS énoncées dans les STI relatives à l'exploitation et à la gestion du trafic, tant pour le système ferroviaire conventionnel que pour le système ferroviaire à grande vitesse.
- (7) Le 20 juillet 2011, l'Agence a émis une recommandation relative à la version révisée des règles et principes opérationnels pour l'ERTMS énoncés dans les STI relatives à l'exploitation et à la gestion du trafic pour le système ferroviaire conventionnel et le système ferroviaire à grande vitesse (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- (8) Le 8 septembre 2011, l'Agence a émis une recommandation relative à d'autres modifications des STI ayant pour objectif de corriger des erreurs et des lacunes (ERA/REC/07-2011/INT).
- (9) Pour des raisons pratiques, il est préférable de procéder à la modification d'une série de STI par une seule décision de la Commission pour mettre en œuvre des corrections et des mises à jour spécifiques dans les textes juridiques. Celles-ci ne relèvent ni d'une révision globale des STI ni d'un élargissement de leur champ d'application territorial.
- (10) Il convient dès lors de modifier les décisions suivantes:
- décision 2006/861/CE de la Commission du 28 juillet 2006 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — wagons pour le fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel<sup>7</sup>;
  - décision 2008/163/CE de la Commission du 20 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à «la sécurité dans les tunnels

---

<sup>5</sup> JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

<sup>6</sup> JO L 264 du 8.10.2011, p. 32-54.

<sup>7</sup> JO L 344 du 8.12.2006, p. 1.

ferroviaires» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse<sup>8</sup>;

- décision 2008/164/CE de la Commission du 21 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative aux «personnes à mobilité réduite» dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse<sup>9</sup>;
- décision 2008/217/CE de la Commission du 20 décembre 2007 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «infrastructure» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse<sup>10</sup>;
- décision 2008/231/CE de la Commission du 1<sup>er</sup> février 2008 concernant la spécification technique de l'interopérabilité relative au sous-système «exploitation» du système ferroviaire transeuropéen visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil abrogeant la décision 2002/734/CE<sup>11</sup>;
- décision 2008/232/CE de la Commission du 21 février 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse<sup>12</sup>;
- décision 2008/284/CE de la Commission du 6 mars 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «énergie» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse<sup>13</sup>;
- décision 2011/229/UE de la Commission du 4 avril 2011 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant — bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel<sup>14</sup>;
- décision 2011/274/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «énergie» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel<sup>15</sup>;
- décision 2011/275/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «infrastructure» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel<sup>16</sup>;
- décision 2011/291/UE de la Commission du 26 avril 2011 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» - «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel<sup>17</sup>;

---

<sup>8</sup> JO L 64 du 7.3.2008, p. 1.

<sup>9</sup> JO L 64 du 7.3.2008, p. 72.

<sup>10</sup> JO L 77 du 19.3.2008, p. 1.

<sup>11</sup> JO L 84 du 26.3.2008, p. 1.

<sup>12</sup> JO L 84 du 26.3.2008, p. 132.

<sup>13</sup> JO L 104 du 14.4.2008, p. 1.

<sup>14</sup> JO L 99 du 13.4.2011, p. 1.

<sup>15</sup> JO L 126 du 14.5.2011, p. 1.

<sup>16</sup> JO L 126 du 14.5.2011, p. 53.

<sup>17</sup> JO L 139 du 26.5.2011, p. 88.

- décision 2011/314/UE de la Commission du 12 mai 2011 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel<sup>18</sup>.

(11) Les mesures prévues à la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué conformément à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

L'annexe de la décision 2006/861/CE est modifiée conformément à l'annexe I de la présente décision.

*Article 2*

L'annexe de la décision 2008/163/CE est modifiée conformément à l'annexe II de la présente décision.

*Article 3*

L'annexe de la décision 2008/164/CE est modifiée conformément à l'annexe III de la présente décision.

*Article 4*

L'annexe de la décision 2008/217/CE est modifiée conformément à l'annexe IV de la présente décision.

*Article 5*

L'annexe de la décision 2008/231/CE est modifiée conformément à l'annexe V de la présente décision.

*Article 6*

L'annexe de la décision 2008/232/CE est modifiée conformément à l'annexe VI de la présente décision.

*Article 7*

L'annexe de la décision 2008/284/CE est modifiée conformément à l'annexe VII de la présente décision.

*Article 8*

L'annexe de la décision 2011/229/UE est modifiée conformément à l'annexe VIII de la présente décision.

---

<sup>18</sup> JO L 144 du 31.5.2011, p. 1.

*Article 9*

L'annexe de la décision 2011/274/UE est modifiée conformément à l'annexe IX de la présente décision.

*Article 10*

L'annexe de la décision 2011/275/UE est modifiée conformément à l'annexe X de la présente décision.

*Article 11*

L'annexe de la décision 2011/291/UE est modifiée conformément à l'annexe XI de la présente décision.

*Article 12*

L'annexe de la décision 2011/314/UE est modifiée conformément à l'annexe XII de la présente décision.

*Article 13*

La présente décision est applicable [six mois après la date de sa notification].

*Article 14*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par la Commission*  
*Siim KALLAS*  
*Vice-président*



## Annexe I

L'annexe de la décision 2006/861/CE (STI «wagons pour le fret») est modifiée comme suit:

(1) À la clause 3.4.3. «COMPATIBILITÉ TECHNIQUE», sixième alinéa, le dixième tiret est supprimé.

(2) La clause 4.2.3.2. est remplacée par le texte suivant:

*«4.2.3.2. Charge statique à l'essieu, masse par unité de longueur et caractéristiques géométriques de l'espacement des essieux*

Pour les lignes jusqu'à 25 t, la charge utile qu'un wagon est autorisé à transporter est déterminée par application des articles 6.1 et 6.2 de la norme EN 15528:2008. En ce qui concerne les caractéristiques des systèmes de détection des trains, des exigences supplémentaires sont imposées aux wagons (voir l'annexe A, appendice 1, de la STI "contrôle-commande et signalisation").»

(3) À la clause 4.2.4.1.2.2. «Puissance de freinage», paragraphe «Pourcentage de masse freinée», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La méthode de détermination masses freinées/pourcentage de masse freinée reste applicable en plus de la méthode des profils de décélérations; le fabricant devra fournir ces valeurs.»

(4) À la clause 4.2.4.1.2.8. «Frein de stationnement», le onzième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'efficacité minimale du frein de stationnement, sans vent, est déterminée par des calculs comme définis dans la norme EN 14531-6:2009, article 6. L'efficacité minimale du frein de stationnement est marquée sur l'unité. Le marquage est conforme à la norme EN 15877-1:2010, article 4.5.25.»

(5) À la clause 4.2.6.1.1. «Généralités», le troisième alinéa est supprimé.

(6) À la clause 4.2.8. «MAINTENANCE: PLAN DE MAINTENANCE», le cinquième alinéa est supprimé.

(7) À la clause 4.2.8.1.2. «Gestion du plan de maintenance», le premier tiret est supprimé.

(8) La clause 4.3.2.1. est remplacée par le texte suivant:

«4.3.2.1. Charge statique à l'essieu, masse par unité de longueur et caractéristiques géométriques de l'espacement des essieux (point 4.2.3.2.)

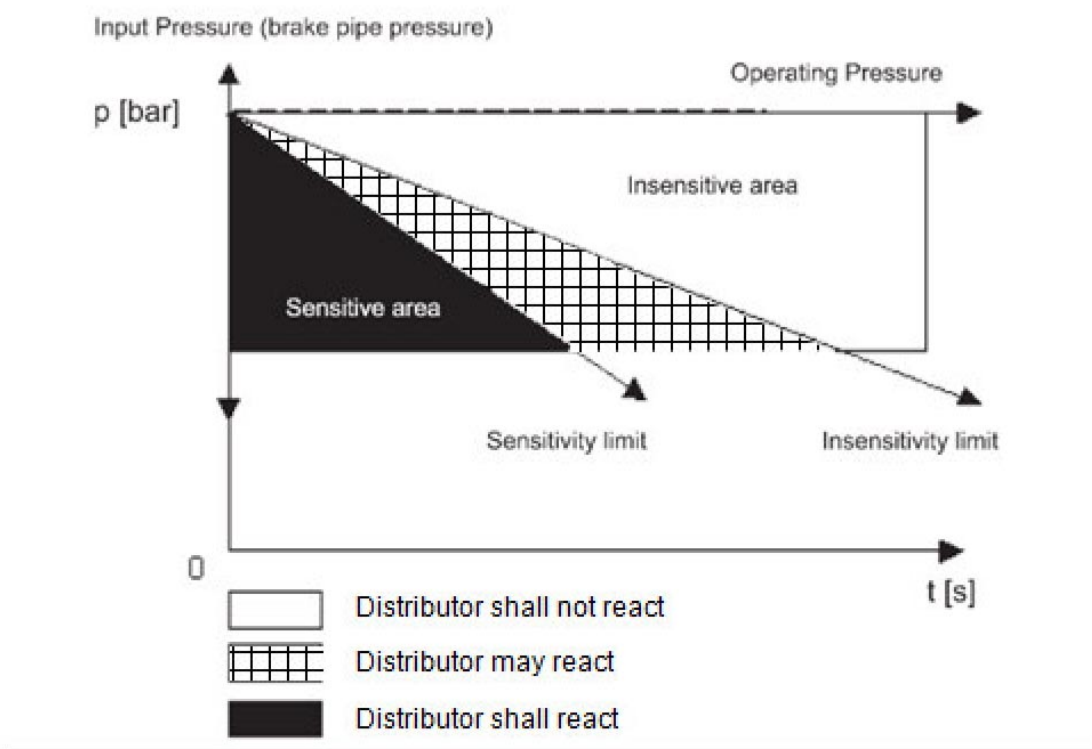
Le point 4.2.3.2. de la présente STI spécifie la masse par unité de longueur et les caractéristiques géométriques de l'espacement des essieux, y compris les exigences imposées aux wagons (voir l'annexe A, appendice 1, de la STI "contrôle-commande et signalisation") en ce qui concerne les caractéristiques des systèmes de détection des trains.»

- (9) À la clause 4.3.3.9. «Conditions environnementales», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Si la limite de conditions climatiques, définie au point 4.2.6.1.2. de la présente STI, est dépassée, le système est en mode dégradé. Dans ce cas, des restrictions d'exploitation sont envisagées et des informations données à l'exploitant ou au conducteur du train.»
- (10) Le titre de la clause 4.3.5.4. est remplacé par le texte suivant:
- «4.3.5.4. Charge statique à l'essieu, masse par unité de longueur et caractéristiques géométriques de l'espacement des essieux»
- (11) Le point 4.8. est remplacé par le texte suivant:
- «4.8. Registre de l'infrastructure et registre européen des types de véhicules autorisés
- Les données à fournir pour le registre visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés<sup>19</sup>.»
- (12) Le point 7.6.5. est remplacé par le texte suivant:
- «Même si un wagon a reçu une autorisation de mise en service, il convient de vérifier qu'il est exploité sur des infrastructures compatibles.»
- (13) À l'annexe C, point C.4. «GABARITS DE VÉHICULES GA, GB, GC», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Les chargements et les véhicules conformes aux gabarits élargis GA, GB ou GC sont autorisés uniquement sur les lignes élargies à ces gabarits. Toutes les circulations GA, GB et GC sur des lignes non élargies à ces gabarits doivent être traitées comme des consignations spéciales.»
- (14) L'annexe D est supprimée.
- (15) L'annexe H est supprimée.

---

<sup>19</sup> JO L 264 du 8.10.2011, p. 32-54.

(16) À l'annexe I, la figure I.5 est remplacée par la figure suivante:



(17) À l'annexe P, le tableau du point P.3. est modifié comme suit:

- (a) À la quatrième ligne en partant du haut du tableau («Une surpression à 6 bars de la conduite générale suite à un freinage de service complet, ne doit pas déclencher un serrage des freins si cette pression est maintenue pendant:»), dernière colonne «Valeur limite», le texte est remplacé par le texte suivant:

«Réglage train de voyageurs: jusqu'à 10 secondes

Réglage train de marchandises: jusqu'à 40 secondes»

- (b) À la sixième ligne en partant du haut du tableau («Temps de serrage après un freinage complet.»), dernière colonne «Valeur limite», le texte est remplacé par le texte suivant:

«Réglage train de voyageurs: jusqu'à 25 secondes

Réglage train de marchandises: jusqu'à 60 secondes»

(18) *[In Annex Q, Table Q.1 is amended as follows:]* Cette modification ne s'applique pas à la version française.

(19) À l'annexe T, point T.1.1. «Introduction», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sur les lignes de Grande-Bretagne, on peut disposer des gabarits de wagons de fret suivants: W6, W7, W8 et W9. Les gabarits sont décrits ci-dessous à la Partie A — W6, à la Partie B — Calcul de l'échantillon, à la Partie C — W7 et W8, et à la Partie D — W9. L'application de ces gabarits est limitée aux véhicules pour lesquels

les mouvements latéraux de la suspension et le balancement sont réduits à un minimum. Les véhicules ayant une suspension souple en latéral et/ou un balancement important doivent être évalués en dynamique conformément aux normes nationales notifiées.»

(20) À l'annexe V,

Le point V.2. est modifié comme suit:

(a) le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les wagons de fret exploités en Grande-Bretagne doivent avoir leur force du frein équivalente calculée et, si applicable, tous les facteurs de force du frein. Les wagons de fret exploités dans des États membres autres que la Grande-Bretagne doivent avoir un poids frein/pourcentage de poids freiné calculé. Les wagons de fret destinés à être exploités en Grande-Bretagne et dans les autres États membres doivent avoir à la fois la force du frein équivalente/les facteurs de force du frein calculés, ainsi que le poids frein/pourcentage de poids freiné.»

(b) Au sous-chapitre «Calcul des données de la force du frein», le point ii) est supprimé.

(21) L'annexe AA est modifiée comme suit:

(a) La partie «Module SD» est modifiée comme suit:

i) Au point 4.2., deuxième alinéa, le sixième tiret est supprimé.

ii) Au point 10, les mots «et en particulier:» ainsi que le neuvième tiret sont supprimés.

(b) La partie «Module SF: Vérification sur produits» est modifiée comme suit:

i) Au point 5, deuxième alinéa, le troisième tiret est supprimé.

ii) Au point 10, le deuxième tiret est supprimé.

(c) À la partie «Module SH2: Système de gestion de la qualité complet avec examen de la conception», point 10, le huitième tiret est supprimé.

(22) L'annexe FF est modifiée comme suit:

(a) Le tableau FF 2.1. est modifié comme suit:

i) La note (g) est remplacée par le texte suivant:

«Fonctions normalisées jusqu'à un maximum de 14 l de cylindre de frein ou volume de commande (volume fictif).»

ii) La note (k) est remplacée par le texte suivant:

«SW 4/3 — avec valve de fermeture C3W, le remplissage du réservoir auxiliaire et du réservoir de commande doit prendre pratiquement le même temps.»

(b) Le tableau FF 2.2. est modifié comme suit:

i) À la dernière colonne «Frein pneumatique», neuvième ligne «Oerlikon / ESH 100» en partant du bas du tableau, le texte est remplacé par le texte suivant:

«Frein P/G avec action non universelle lorsque le cylindre de frein connecté ou les volumes pré-ajustés vont jusqu'à 14 l.»

ii) La note (b) est remplacée par le texte suivant:

«SW 4C — Remplissage contrôlé du réservoir de commande avec protection contre la surcharge lorsque le frein est desserré.»

iii) La note (d) est remplacée par le texte suivant:

«L'étrangleur du distributeur doit être adapté par paliers aux volumes du réservoir auxiliaire du véhicule.»

(c) Au tableau FF 3., les quatrième et cinquième lignes en partant du bas du tableau sont remplacées par le texte suivant:

DAKO	Valve de pesée SL1 ou SL2	DAKO-DSS
DAKO	Valve de pesée SL1 ou SL2	DAKO-DS

(d) Au tableau FF 8., la sixième ligne (PKP) est remplacée par le texte suivant:

CNTK	Varsovie
------	----------

(23) L'annexe KK est supprimée.

## Annexe II

L'annexe de la décision 2008/163/CE (STI «sécurité dans les tunnels ferroviaires») est modifiée comme suit:

- (1) Le titre «PROJET DE SPÉCIFICATION TECHNIQUE D'INTEROPÉRABILITÉ» est remplacé par le texte suivant:

«SPÉCIFICATION TECHNIQUE D'INTEROPÉRABILITÉ»

- (2) À la clause 4.2.4.1. «Détecteur de boîtes chaudes», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le gestionnaire de l'infrastructure indique les équipements latéraux de détection de boîtes chaudes et leur emplacement. L'entreprise ferroviaire consigne les informations à ce propos dans le livret ligne.»

- (3) La clause 4.2.5.9. est remplacée par le texte suivant:

«4.2.5.9. Système d'éclairage de secours dans le train

Les dispositions de la clause 4.2.7.12 "Éclairage de secours" de la STI RST GV s'appliquent également au matériel roulant RC destiné au transport de passagers, sauf concernant son autonomie qui doit être de 90 minutes suivant une défaillance de l'alimentation principale en énergie électrique.»

- (4) À la clause 4.3.2. «Interfaces avec le sous-système "infrastructure"», l'intitulé de la première colonne du tableau est remplacé par «STI SRT».

- (5) La clause 4.3.2.1. est remplacée par le texte suivant:

«4.3.2.1. Cheminements d'évacuation

La définition des cheminements d'évacuation est décrite au point 4.2.2.7. de la présente STI.»

- (6) À la clause 4.3.3. «Interfaces avec le sous-système "énergie"», l'intitulé de la première colonne du tableau est remplacé par «STI SRT».

- (7) À la clause 4.3.4. «Interfaces avec le sous-système "contrôle-commande et signalisation"», l'intitulé de la première colonne du tableau est remplacé par «STI SRT».

- (8) À la clause 4.3.5. «Interfaces avec le sous-système "exploitation et gestion du trafic"», l'intitulé de la première colonne du tableau est remplacé par «STI SRT».

- (9) La clause 4.3.6. «Interfaces avec le sous-système "matériel roulant"» est modifiée comme suit:

- (a) L'intitulé de la première colonne du tableau est remplacé par «STI SRT».

- (b) Les lignes 9 et 10 du tableau sont remplacées par le texte suivant:

«4.2.5.9. Système d'éclairage de secours dans le train	4.2.7.12	
---	----------	--

4.2.5.10. Arrêt du conditionnement d'air | 4.2.7.11.1» |  
dans le train

- (10) À la clause 4.3.7. «Interfaces avec le sous-système "PMR" (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite)», l'intitulé de la première colonne du tableau est remplacé par «STI SRT».
- (11) Le point 4.8. est remplacé par le texte suivant:  
«4.8. Registre de l'infrastructure et registre européen des types de véhicules autorisés  
Les données à fournir pour les registres visés aux articles 34 et 35 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire<sup>20</sup> et dans la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés<sup>21</sup>.»
- (12) À la clause 6.2.1. «Évaluation de la conformité (généralités)», le texte «STI SRT RC» est remplacé par «STI SRT».
- (13) L'annexe A est supprimée.
- (14) L'annexe B est supprimée.
- (15) L'annexe F est modifiée comme suit:
- (a) Au point F.3.1. «Module SB: Examen de type», paragraphe 3, sixième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:  
«le registre européen des types de véhicules autorisés, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI;»
- (b) Le point F.3.2. «Module SD: Système de gestion de la qualité de la production» est modifié comme suit:
- i) Au paragraphe 4.1., troisième alinéa, le sixième tiret est remplacé par le texte suivant:  
«le registre de l'infrastructure, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI;»
- ii) Au paragraphe 10, le neuvième tiret est remplacé par le texte suivant:  
«le registre de l'infrastructure, y compris toutes les informations spécifiées dans la STL.»
- (c) Le point F.3.3. «Module SF: Vérification sur produits» est modifié comme suit:
- i) Au paragraphe 5, deuxième alinéa, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

<sup>20</sup> JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

<sup>21</sup> JO L 264 du 8.10.2011, p. 32-54.

«le registre de l'infrastructure, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI;»

ii) Au paragraphe 10, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre de l'infrastructure, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI;»

(d) Le point F.3.4. «Module SG: Vérification à l'unité» est modifié comme suit:

i) Au paragraphe 3, deuxième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre de l'infrastructure, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI;»

ii) Au paragraphe 8, le huitième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre de l'infrastructure, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI.»

(e) Le point F.3.5. «Module SH2: Système de gestion complet de la qualité avec examen de la conception» est modifié comme suit:

i) Au paragraphe 4.2., deuxième alinéa, le septième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre de l'infrastructure ou le registre européen des types de véhicules autorisés, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI;»

ii) Au paragraphe 10, le huitième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre de l'infrastructure, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI.»



### Annexe III

L'annexe de la décision 2008/164/CE (STI «personnes à mobilité réduite») est modifiée comme suit:

- (1) Le paragraphe 4.1.2.18.1. est remplacé par le texte suivant:

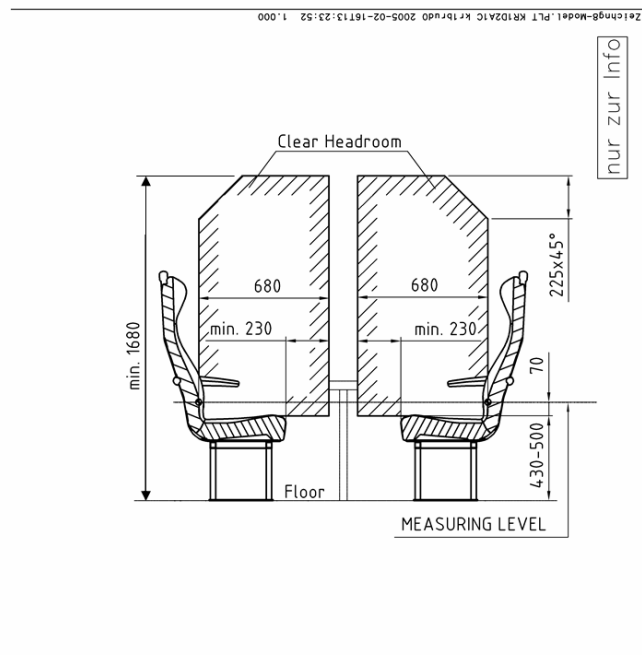
«En ce qui concerne les quais du réseau à grande vitesse où sont destinés à s'arrêter, en exploitation commerciale normale, les trains conformes à la STI relative au matériel roulant à grande vitesse, les valeurs sont fixées dans la STI "Infrastructure — lignes à grande vitesse" (paragraphe 4.2.20.4.).

En ce qui concerne les quais du réseau à grande vitesse où aucun train conforme à la STI relative au matériel roulant à grande vitesse n'est destiné à s'arrêter en exploitation commerciale normale, et en ce qui concerne les quais du réseau ferroviaire conventionnel, deux valeurs nominales sont autorisées pour la hauteur des quais: 550 mm et 760 mm au-dessus du plan de roulement. Les tolérances quant à ces dimensions vont de  $-35$  mm à  $+0$  mm.

Pour les quais du réseau ferroviaire conventionnel où l'arrêt de tramways est prévu (par ex. Stadtbahn ou tram-train), une hauteur de quai nominale comprise entre 300 mm et 380 mm est admise. Les tolérances quant à ces dimensions sont de  $\pm 20$  mm.

Dans les courbes d'un rayon inférieur à 500 m, la hauteur du quai peut être supérieure ou inférieure aux hauteurs spécifiées, à condition que la première marche utilisable du véhicule soit conforme à la figure 11 du paragraphe 4.2.2.12.1.»

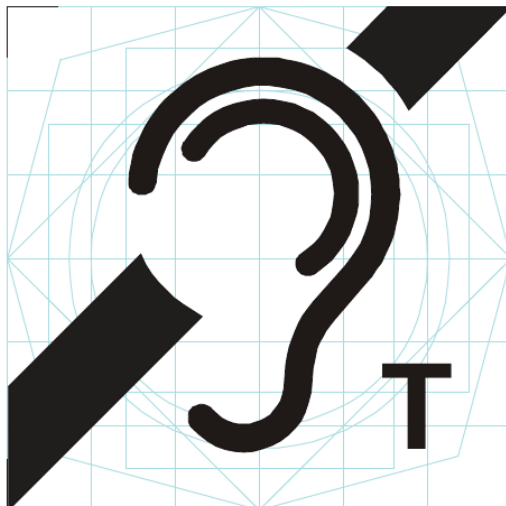
- (2) Au paragraphe 4.2.2.2.1. «Généralités» (Sièges prioritaires), la figure 3 est remplacée par la figure suivante:



- (3) Au paragraphe 7.3.2. «Matériel roulant», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La présente STI ne s'applique pas à un matériel roulant qui est renouvelé ou réaménagé selon les conditions d'un contrat déjà signé ou d'une procédure d'appel d'offres en phase finale à la date d'entrée en vigueur de la présente STI.»

- (4) À l'annexe N «Signalétique "personne à mobilité réduite"», la figure 1 est remplacée par la figure suivante:



## Annexe IV

L'annexe de la décision 2008/217/CE (STI «infrastructure» du système ferroviaire à grande vitesse) est modifiée comme suit:

- (1) Au point 2.1. «Définition du domaine de l'infrastructure», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le sous-système de nature structurelle de l'infrastructure du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse comprend la voie et les appareils de voie des lignes à grande vitesse dans le champ d'application visé au chapitre 1.»

- (2) Au point 4.2.1. «Dispositions générales», le neuvième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les performances des trains à grande vitesse peuvent également être augmentées par l'adoption de systèmes spécifiques, tels que la pendulation des caisses. Des conditions particulières peuvent être admises pour la circulation de trains ainsi équipés, à condition qu'il n'en résulte pas de restrictions de circulations pour les trains à grande vitesse non équipés de ces dispositifs.»

- (3) Au point 4.2.3. «Gabarit minimal d'infrastructure», le troisième alinéa est supprimé.

- (4) Au point 4.2.8.1. «Insuffisance de dévers en voie courante et en voie directe des appareils de voie», la note a) est supprimée.

- (5) Le point 4.2.9.2. «Valeurs de conception» est modifié comme suit:

- (a) Le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les valeurs de conception de l'écartement de la voie, du profil du champignon du rail et de l'inclinaison du rail pour les voies courantes doivent être choisies de manière à ce que les valeurs limites de conicité équivalente définies dans le tableau 1 ne soient pas dépassées lorsque les essieux indiqués ci-dessous sont conçus pour une circulation sur des conditions de voie adaptées (méthode de calcul par simulation selon la norme EN 15302:2008 + A1:2010).

- S 1002 comme défini dans la norme EN 13715:2006 + A1:2010 avec SR = 1 420 mm
- S 1002 comme défini dans la norme EN 13715:2006 + A1:2010 avec SR = 1 426 mm
- GV 1/40 comme défini dans la norme EN 13715:2006 + A1:2010 avec SR = 1 420 mm
- GV 1/40 comme défini dans la norme EN 13715:2006 + A1:2010 avec SR = 1 426 mm.»

- (b) Le tableau 1 est remplacé par le tableau suivant:

Plage de vitesses (km/h)	Valeurs limites de conicité équivalente
$v \leq 160$	Évaluation non requise
$160 < v \leq 280$	0,20

$v > 280$	0,10
-----------	------

- (6) Au point 4.2.9.3.1. «Valeurs minimales de l'écartement moyen de la voie», le tableau est remplacé par le tableau suivant:

Plage de vitesses (km/h)	Valeur minimale d'écartement moyen de la voie (mm) sur 100 mètres en service
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434

- (7) Au point 4.2.11. «Inclinaison du rail», point a) «Voie courante», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'inclinaison du rail pour un itinéraire donné est choisie dans la plage de 1/20 à 1/40.»

- (8) Au point 4.2.13.1. «Lignes de catégorie I», paragraphe «Charges longitudinales», le dernier alinéa est supprimé.

- (9) Le point 4.2.14.1. est remplacé par le texte suivant:

#### «4.2.14.1. Charges verticales

Les structures sont conçues pour supporter des charges verticales conformément aux modèles de chargement qui suivent, définis dans la norme EN 1991-2:2003:

- (a) le modèle de charge 71, tel qu'il est défini au paragraphe 6.3.2 (2)P de la norme EN 1991-2:2003,
- (b) le modèle de charge SW/0 pour les ponts à travées continues, tel qu'il est défini au paragraphe 6.3.3 (3)P de la norme EN 1991-2:2003.

Les modèles de chargement sont multipliés par le facteur alpha ( $\alpha$ ) tel que défini aux paragraphes 6.3.2 (3)P et 6.3.3 (5)P de la norme EN 1991-2:2003. La valeur  $\alpha$  doit être égale ou supérieure à 1.

Les effets de charge découlant des modèles de chargement sont augmentés du facteur dynamique phi ( $\Phi$ ) tel que défini aux paragraphes 6.4.3 (1)P et 6.4.5.2 (2) de la norme EN 1991-2:2003.

La déformation verticale maximale d'un tablier de pont ne doit pas dépasser les valeurs définies à l'annexe A2, paragraphe A2.4.4.2.3 (1), de la norme EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005.»

- (10) Au point 4.2.14.2. «Analyse dynamique», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les valeurs pics maximales admises comme les valeurs de conception pour l'accélération du tablier de pont calculée le long d'une voie ne doivent pas dépasser les valeurs définies à l'annexe A2, paragraphe A2.4.4.2.1 (4)P, de la norme EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005. La conception des ponts prend en compte les effets les plus défavorables soit des charges verticales spécifiées au point 4.2.14.1

soit du modèle de charge HSLM, conformément au paragraphe 6.4.6.5 (3) de la norme EN 1991-2:2003.»

- (11) Le point 4.2.14.4. est remplacé par le texte suivant:

«4.2.14.4. Effort de lacet

L'effort de lacet doit être pris en considération dans le dimensionnement des ouvrages comme indiqué aux paragraphes 6.5.2 (2)P et 6.5.2 (3) de la norme EN 1991-2:2003. Il doit être appliqué aussi bien dans le cas des voies en alignement que dans celui des voies en courbe.»

- (12) Au point 4.2.14.5. «Actions dues à l'accélération et au freinage (solicitations longitudinales)», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les forces d'accélération et de freinage doivent être prises en considération dans le dimensionnement des ouvrages comme indiqué aux paragraphes 6.5.3 (2)P, 6.5.3 (4), 6.5.3 (5) et 6.5.3 (6) de la norme EN 1991-2:2003. La direction des forces d'accélération et de freinage doit tenir compte des sens de déplacement autorisés sur chaque voie.»

- (13) Au point 4.2.18. «Caractéristiques électriques», le deuxième alinéa est supprimé.

- (14) Au point 4.2.23.1. «Espace latéral le long des voies», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sur les lignes de la catégorie II et de la catégorie III, un espace latéral similaire doit être aménagé partout où cela est raisonnablement réalisable. Dans le cas où un espace ne peut être dégagé, les entreprises ferroviaires doivent être informées de cette situation particulière.»

- (15) Au point 4.7. «Conditions de santé et de sécurité», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le personnel intervenant dans la maintenance du sous-système "infrastructure grande vitesse", lorsqu'il travaille sur la voie ou à proximité, doit porter des vêtements réfléchissants munis de la marque "CE".»

- (16) Le point 4.8. est remplacé par le texte suivant:

«4.8. Registre de l'infrastructure et registre européen des types de véhicules autorisés

Les données à fournir pour le registre visé à l'article 35 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire.»

- (17) Au point 5.3.1.1. «Profil du champignon du rail», les points a) et b) sont remplacés par le texte suivant:

«a) Voie courante

Le profil du champignon du rail doit être choisi dans la gamme définie à l'annexe A de la norme EN 13674-1:2011.

b) Appareils de voie

Le profil du champignon du rail doit être choisi dans la gamme définie à l'annexe A de la norme EN 13674-1:2011 et à l'annexe A de la norme EN 13674-2:2006 + A1:2010.»

(18) Le point 5.3.1.3. est remplacé par le texte suivant:

«5.3.1.3. Nuance de l'acier

(a) Voie courante

La nuance de l'acier est conforme au chapitre 5 de la norme EN 13674-1:2011.

(b) Appareils de voie

La nuance de l'acier est conforme au chapitre 5 de la norme EN 13674-2:2006 + A1:2010.»

(19) Au point 5.3.2. «Systèmes d'attache de rail», le point d) est supprimé.

(20) Au point 6.1.6.2. «Évaluation du système d'attache», le deuxième tiret est supprimé.

(21) Au point 7.3.5. «Particularités du réseau de Finlande», le tableau du paragraphe «Conicité équivalente» est remplacé par le tableau suivant:

Plage de vitesses (km/h)	Valeur minimale pour l'écartement moyen de la voie sur 100 mètres (mm)
$v \leq 160$	Évaluation non requise
$160 < v \leq 200$	1 519
$200 < v \leq 230$	1 521
$230 < v \leq 250$	1 522
$v > 250$	1 523

(22) Au point 7.3.6.2., paragraphe «Quais (point 4.2.20)», paragraphe 3 «Longueur minimale de quai», le deuxième alinéa est supprimé.

(23) L'annexe A est modifiée comme suit:

(a) Au tableau A1, la ligne «5.3.2.d Résistance électrique» est supprimée.

(b) Au tableau A2, la ligne «4.2.18 Caractéristiques électriques» est supprimée.

(24) À l'annexe B1, tableau B1, la ligne «4.2.18 Caractéristiques électriques» est supprimée.

(25) [In Annex C, the chapter title: 'Module A: Internal Design Control with Production Verification' is replaced by the chapter title: 'Module A1: Internal Design Control with Production Verification'.] Cette modification ne s'applique pas à la version française.

(26) L'annexe D est supprimée.

- (27) L'annexe F est supprimée.
- (28) À l'annexe H, la quatrième ligne est supprimée.

## Annexe V

L'annexe de la décision 2008/231/CE (STI «exploitation» du système ferroviaire à grande vitesse) est modifiée comme suit:

L'annexe A est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE A

Règles d'exploitation pour l'ERTMS

Les règles d'exploitation pour les systèmes ERTMS/ETCS et ERTMS/GSM-R sont précisées dans le document technique "ERTMS operational principles and rules – version 2", publié sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).»



## Annexe VI

L'annexe de la décision 2008/232/CE (STI «matériel roulant» du système ferroviaire à grande vitesse) est modifiée comme suit:

- (1) À la clause 3.4.3. «Compatibilité technique», paragraphe «Exigence essentielle 2.4.3, troisième alinéa», deuxième alinéa, le dix-huitième tiret est supprimé.
- (2) Au point 3.7 «Éléments du sous-système "matériel roulant" relatifs aux exigences essentielles», la dernière ligne «Registres de l'infrastructure et du matériel roulant» du tableau est supprimée.
- (3) Au point 4.1. «Introduction», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«Les caractéristiques communes du sous-système "matériel roulant" sont définies au point 4 de la présente STI.»
- (4) À la clause 4.2.2.5., le deuxième alinéa est supprimé.
- (5) À la clause 4.2.3.1., le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«Le certificat d'examen "CE" de type ou de conception du matériel roulant doit indiquer le gabarit évalué.»
- (6) À la clause 4.2.3.3.2.1. «Trains de classe 1», le septième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«Dans le cas de véhicules à roues indépendantes, lorsque la prévention de fausses alarmes en utilisant le numéro d'identification du train n'est pas possible, la priorité doit être donnée au système de détection embarqué, à condition que tous les paliers des roues soient contrôlés.»
- (7) À la clause 4.2.3.3.2.3.2. «Exigences fonctionnelles pour le véhicule», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«En remplacement de cette exigence concernant les niveaux de déclenchement d'alarme, il est permis, d'un commun accord entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, d'identifier les trains à l'aide de systèmes d'identification de trains et d'utiliser des niveaux de déclenchements d'alarme spécifiques convenus qui sont différents des niveaux indiqués ci-dessus.»
- (8) À la clause 4.2.3.4.3. «Valeurs limites d'efforts à la voie», point b) «Charge longitudinale», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«cas n° 2: dans les autres cas de freinage, tels qu'un freinage de service normal de décélération, freinage d'arrêt non répétitif ou freinage de maintien de vitesse répétitif, l'usage de ces freins ainsi que la valeur maximale d'effort autorisée seront définies par le gestionnaire d'infrastructure pour chaque ligne concernée. Toute limitation de la force de freinage définie dans la clause 4.2.4.5. doit être justifiée et prise en considération dans les règles d'exploitation.»
- (9) À la clause 4.2.3.4.5. «Conception assurant la stabilité du véhicule», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'étendue des valeurs de vitesse et de conicité pour lesquelles la conception du véhicule assure la stabilité doit être spécifiée et certifiée.»

- (10) À la clause 4.2.3.4.7. «Paramètres de conception des profils de roues», tableau 4, colonne «Profil du champignon de rail», les lignes n° 5 et 6 sont remplacées par le texte suivant:

«rail de section 60 E 2 définie dans la norme EN 13674-1:2003/A1:2007»

- (11) La clause 4.2.3.7. est remplacée par le texte suivant:

«4.2.3.7. Rayon de courbure minimal

Ce paramètre se trouve en interface avec le sous-système "infrastructure grande vitesse" dans la mesure où les rayons de courbure minimaux à prendre en compte sont définis d'une part pour les voies à grande vitesse (en fonction de l'insuffisance de dévers), d'autre part pour les voies de stationnement. Des informations à ce sujet figurent dans les clauses 4.2.6. et 4.2.24.3. de la STI Infrastructure grande vitesse 2006.»

- (12) À la clause 4.2.4.5. «Freins à courants de Foucault», deuxième alinéa, le premier tiret est remplacé par le texte suivant:

«En freinage d'urgence sur la totalité des lignes à l'exclusion de certaines lignes de raccordement.»

- (13) À la clause 4.2.4.5. «Freins à courants de Foucault», deuxième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«En freinage de service complet ou normal, sur les sections de lignes où le gestionnaire de l'infrastructure l'autorise.»

- (14) La clause 4.2.6.1. est remplacée par le texte suivant:

«4.2.6.1. Conditions environnementales

Le matériel roulant et toutes ses pièces constitutives doivent respecter les exigences de la présente STI dans les zones climatiques T1, T2 ou T3 telles que spécifiées dans la norme EN 50125-1:1999 où il est destiné à circuler.»

- (15) À la clause 4.2.6.2.2. «Efforts aérodynamiques sur les voyageurs à quai», paragraphe «Conditions d'essai», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Si l'évaluation est positive pour une hauteur de quai de 240 mm ou moins, le train est considéré comme acceptable pour toutes les lignes.»

- (16) À la clause 4.2.7.2.2. «Mesures de prévention des incendies», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les exigences relatives à la conformité sont exposées à la clause 7.1.7.»

- (17) À la clause 4.2.7.4.2.1 «Généralités» (Avertisseurs sonores), le texte suivant est inséré après le point d):

«e) soit deux notes émises séparément. Leurs fréquences fondamentales sont:

note aiguë: 660 Hz ± 30 Hz

note grave: 370 Hz ± 20 Hz»

- (18) À la clause 4.2.7.4.2.5. «Exigences applicables aux constituants d'interopérabilité» (Avertisseurs sonores), le texte suivant est inséré:

«ou

660 Hz ± 30 Hz»

- (19) À la clause 4.2.8.3.6.1. «Effort de contact du pantographe», point b) «Ajustement de l'effort de contact moyen des pantographes et intégration dans le sous-système "matériel roulant"», le cinquième alinéa est supprimé.

- (20) À la clause 4.2.10.1. «Responsabilités», le cinquième alinéa est supprimé.

- (21) À la clause 4.2.10.2.2. «La documentation de maintenance», premier alinéa, le quatrième tiret est remplacé par le texte suivant:

«Limites pertinentes de sécurité/interopérabilité: pour la sécurité/interopérabilité des composants et pièces relevant de la présente STI, ce document doit donner les valeurs limites mesurables à ne pas dépasser en service (y compris l'exploitation en mode dégradé).»

- (22) À la clause 4.2.10.3. «Gestion du plan de maintenance», quatrième alinéa, le premier tiret est supprimé.

- (23) À la clause 4.2.10.4. «Gestion des informations relatives à la maintenance», le premier tiret est supprimé.

- (24) Le point 4.8. est remplacé par le texte suivant:

«4.8. Registre de l'infrastructure et registre européen des types de véhicules autorisés

Les données à fournir pour le registre visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés<sup>22</sup>.»

- (25) La clause 7.1.3. est remplacée par le texte suivant:

«7.1.3. Matériel roulant neuf d'une conception existante non certifiée conformément à la version précédente (2002) de la STI "matériel roulant" du système ferroviaire à grande vitesse

En cas de matériel roulant de classe 2, pour le matériel roulant neuf d'une conception existante n'entrant pas dans le champ d'application de la version précédente (2002) de la présente STI "matériel roulant" du système ferroviaire à grande vitesse, il est permis, pendant une période de transition de 4 ans à partir de la date d'application de

<sup>22</sup> JO L 264 du 8.10.2011, p. 32-54.

la présente STI (à savoir le 1<sup>er</sup> septembre 2008), d'autoriser la mise en service de ce type de matériel roulant sans application de la présente STI. Dans ce cas, les règles nationales notifiées s'appliquent. À la fin de la période de transition de 4 ans, une évaluation de la conformité à la présente STI est effectuée pour autoriser la mise en service du matériel roulant neuf concerné.

Comme indiqué dans les clauses 7.1.2. et 7.1.3., une conception existante est une conception particulière qui a déjà été utilisée pour produire un type de matériel roulant dont la mise en service a déjà été autorisée dans un État membre avant la date d'application de la présente STI.»

- (26) La clause 7.1.8.2. est remplacée par le texte suivant:

«7.1.8.2. Accords futurs

Tout accord futur ou modification d'accords existants, notamment ceux qui incluent l'acquisition de matériel roulant dont la conception n'est pas certifiée conformément aux STI, doit tenir compte de la législation de l'Union européenne et de la présente STI. Les États membres notifient ces accords/modifications à la Commission. La même procédure que celle fixée à la clause 7.1.8.1. s'applique alors.»

- (27) À la clause 7.3.2.7. «Détection de boîtes chaudes pour les trains de classe 2 [clause 4.2.3.3.2.3]», le paragraphe «Exigences fonctionnelles pour le véhicule» est remplacé par le texte suivant:

«Exigences fonctionnelles pour le véhicule

Un commun accord entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire est exigé afin d'identifier les trains par des systèmes d'identification des trains, et de mettre en place des seuils d'alerte spécifiques.»

- (28) À la clause 7.3.2.10. «Longueur maximale des trains [4.2.3.5]», le paragraphe «Cas particulier pour le Royaume-Uni» est remplacé par le texte suivant:

«Cas particulier pour le Royaume-Uni

Catégorie "P" - permanente

La STI de 2006 relative à l'infrastructure à grande vitesse comporte un cas particulier pour le réseau britannique, qui exige une longueur utile d'au moins 300 m pour les quais sur les lignes aménagées. La longueur des trains à grande vitesse destinés à être exploités sur le réseau britannique doit être compatible avec la longueur des quais où leur arrêt est prévu.»

- (29) À la clause 7.3.2.19. «Pantographe [clause 4.2.8.3.6.]», le paragraphe «Cas particulier des trains circulant sur le réseau du Royaume-Uni:» est remplacé par le texte suivant:

«Cas particulier des trains circulant sur le réseau du Royaume-Uni:

Catégorie "P" - permanente

Pour les lignes des catégories II et III, les archets ne doivent pas comporter de cornes isolées, sauf autorisation sur des itinéraires particuliers.

Pour les lignes des catégories II et III, le débattement de l'archet doit être de 1 300 mm.

Les pantographes doivent avoir un débattement d'au moins 2,1 m.

La largeur maximale des archets dans le sens de la voie doit être de 400 mm.»

- (30) À la clause 7.3.2.19. «Pantographe [clause 4.2.8.3.6.]», paragraphe «Enveloppe de pantographe», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«À toutes les vitesses jusqu'à la vitesse de ligne; dévers maximal; vitesse maximale du vent à laquelle une exploitation sans restriction est possible, et vitesse extrême du vent:»

- (31) L'annexe F est modifiée comme suit:

- (a) Au point F.3.1. «Module SB: Examen de type», paragraphe 3, sixième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre européen des types de véhicules autorisés, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI;»

- (b) Le point F.3.2. «Module SD: Système de gestion de la qualité de la production» est modifié comme suit:

- i) Au paragraphe 4.2., deuxième alinéa, le sixième tiret est supprimé.
- ii) Au paragraphe 10, les mots «et en particulier:» ainsi que le neuvième tiret sont supprimés.

- (c) Le point F.3.3. «Module SF: Vérification sur produits» est modifié comme suit:

- i) Au paragraphe 5, deuxième alinéa, le troisième tiret est supprimé.
- ii) Au paragraphe 10, le deuxième tiret est supprimé.

- (d) Le point F.3.4. «Module SH2: Système complet de gestion de la qualité avec examen de la conception» est modifié comme suit:

- i) Au paragraphe 4.2., deuxième alinéa, le septième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre européen des types de véhicules autorisés, y compris toutes les informations spécifiées dans la STI;»

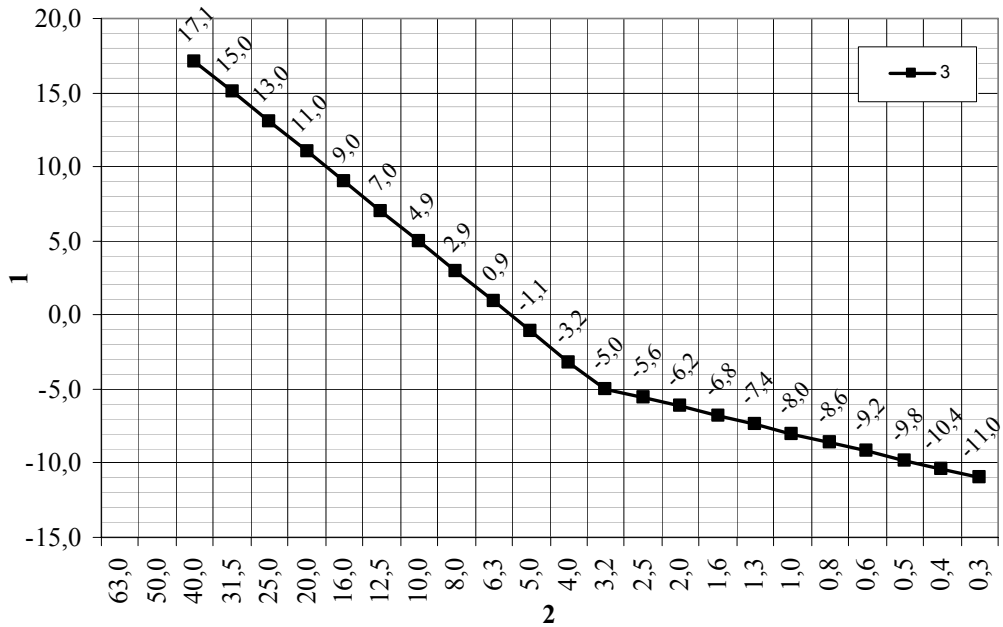
- ii) Au paragraphe 10, le huitième tiret est supprimé.

- (32) L'annexe I est supprimée.

(33) À l'annexe N, la figure N1 est remplacée par la figure suivante:

«Figure N1

Spectre limite de la rugosité acoustique du rail de la voie de référence



Légende

1 Niveau de rugosité en tiers d'octave, dB      3 Niveau de rugosité en tiers d'octave, dB

2 Longueur d'onde en cm»

(34) À l'annexe P, point P.1. «Introduction», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La présente annexe décrit la procédure à suivre pour déterminer la décélération  $a_i$  ( $m/s^2$ ) pour la gamme de vitesses  $[v_{i-1}, v_i]$  dans les conditions dégradées du cas B au tableau 6 de la clause 4.2.4.1. de la présente STI et avec les distances d'arrêt maximales correspondantes au tableau 7 de la clause 4.2.4.1. de la présente STI.»

## Annexe VII

L'annexe de la décision 2008/284/CE (STI «énergie» du système ferroviaire à grande vitesse) est modifiée comme suit:

- (1) À la clause 4.2.2. «Tension et fréquence», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«La tension et la fréquence aux bornes de la sous-station et au pantographe doivent être conformes à la norme EN 50163:2004, clause 4. La conformité doit être démontrée en procédant à une revue de la conception.»
- (2) À la clause 4.2.3. «Performance du système et puissance installée», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«La conception du sous-système "énergie" doit garantir la capacité de l'alimentation en énergie à assurer les performances spécifiées.»
- (3) À la clause 4.2.4. «Freinage par récupération», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«Il n'est pas requis que les réseaux d'alimentation en courant continu soient conçus de manière à permettre l'utilisation du freinage par récupération comme frein de service.»
- (4) À la clause 4.2.6. «Compatibilité électromagnétique externe», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«La compatibilité électromagnétique externe n'est pas une caractéristique spécifique au réseau ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Les installations d'alimentation en énergie doivent être conformes à la norme EN 50121-2:2006 afin de respecter toutes les exigences relatives à la compatibilité électromagnétique.»
- (5) À la clause 4.2.9.2. «Géométrie des lignes aériennes de contact», le quatrième alinéa est supprimé.
- (6) À la clause 4.2.10. «Conformité du système de lignes aériennes de contact avec le gabarit des infrastructures», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«La conception du système de lignes aériennes de contact doit être conforme aux gabarits des infrastructures définis dans la clause 4.2.3. de la STI "infrastructure grande vitesse". La conception de la ligne aérienne de contact doit être compatible avec l'enveloppe cinématique des véhicules.»
- (7) À la clause 4.2.15. «Effort de contact moyen», le septième alinéa est remplacé par le texte suivant:  
  
«Les nouvelles lignes peuvent en outre permettre l'utilisation de pantographes suivant les courbes C1 ou C2. Les lignes existantes peuvent nécessiter l'utilisation de pantographes suivant les courbes C1 ou C2.»
- (8) À la clause 4.2.20. «Capacité de transport de courant, systèmes en courant continu, trains à l'arrêt», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'évaluation de conformité doit se faire conformément à l'annexe A.4.1 de la norme EN 50367:2006»

(9) La clause 4.2.21. «Sections de séparation de phases» est modifiée comme suit:

(a) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Il convient de prévoir les moyens nécessaires pour qu'un train arrêté dans une section de séparation de phases puisse redémarrer. La section neutre doit pouvoir être connectée aux sections adjacentes par des sectionneurs télécommandés.»

(b) À la sous-clause «Lignes des catégories II et III»:

i) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Pour les lignes des catégories II et III, il est possible d'adopter des sections de séparation telles qu'elles sont définies pour les lignes de catégorie I ou une conception conforme à l'illustration 4.2.21. Pour ce qui est de l'illustration 4.2.21., la section centrale doit être connectée au circuit de retour du courant, les sections neutres (*d*) peuvent être formées par des isolateurs de section neutres et les dimensions doivent être les suivantes:»

ii) Le cinquième alinéa est supprimé.

(10) À la clause 4.2.22.1., le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les gestionnaires des infrastructures voisines doivent s'accorder sur le point a) ou sur le point b) en fonction des circonstances.»

(11) À la clause 4.2.23. «Modalités de coordination de la protection électrique», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La conception de la coordination de la protection électrique du sous-système "énergie" doit satisfaire aux exigences définies dans la norme EN 50388:2005, clause 11.»

(12) La clause 4.2.25. est remplacée par le texte suivant:

«4.2.25. Harmoniques et effets dynamiques

Le sous-système "énergie" doit résister aux surtensions générées par les harmoniques du matériel roulant jusqu'aux limites définies dans la norme EN 50388:2005, clause 10.4., pour l'alimentation en courant alternatif. L'évaluation de conformité consistera en une étude de compatibilité démontrant que le sous-système peut résister à des harmoniques jusqu'aux limites définies dans la norme EN 50388:2005, clause 10. L'évaluation de conformité doit se faire conformément à la norme EN 50388:2005, clause 10.»

(13) La section 4.8. est remplacée par le texte suivant:

«4.8. Registre de l'infrastructure et registre européen des types de véhicules autorisés



Les données à fournir pour le registre visé à l'article 35 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire<sup>23</sup>.»

- (14) À la clause 6.2.2.1. «Généralités», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Pour effectuer la procédure de vérification du sous-système "énergie", l'entité adjudicatrice ou son mandataire établi dans l'Union européenne peut choisir:
- soit la procédure de vérification à l'unité (module SG) indiquée à l'annexe A.3 de la présente STI,
  - soit le système de gestion de la qualité totale avec procédure d'examen de la conception (module SH2) indiquée à l'annexe A.3 de la présente STI.»
- (15) L'annexe D est supprimée.
- (16) L'annexe E est supprimée.

---

<sup>23</sup> JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

### **Annexe VIII**

À l'annexe de la décision 2011/229/UE (STI «matériel roulant – bruit» du système ferroviaire conventionnel), le point 4.8.2. est remplacé par le texte suivant:

«4.8.2. Registre européen des types de véhicules autorisés

Les données à fournir pour le registre visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés<sup>24</sup>.»

---

<sup>24</sup> JO L 264 du 8.10.2011, p. 32-54.

## Annexe IX

L'annexe de la décision 2011/274/UE (STI «énergie» du système ferroviaire conventionnel) est modifiée comme suit:

- (1) À la clause 4.1. «Introduction», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:  

«Compte tenu de toutes les exigences essentielles applicables, le sous-système "énergie" est caractérisé par les spécifications définies dans les clauses 4.2. à 4.7.»
- (2) À la clause 4.2.3. «Tension et fréquence», le quatrième alinéa est supprimé.
- (3) À la clause 4.2.4.1. «Courant maximal des trains», le premier alinéa est supprimé.
- (4) À la clause 4.2.6. «Capacité de transport de courant, systèmes en courant continu, trains à l'arrêt», le troisième alinéa est supprimé.
- (5) À la clause 4.2.7. «Freinage par récupération», le troisième alinéa est supprimé.
- (6) À la clause 4.2.13.1. «Hauteur du fil de contact», le cinquième alinéa est supprimé.
- (7) À la clause 4.2.13.3. «Débattement latéral», le quatrième alinéa est supprimé.
- (8) À la clause 4.2.17. «Espacement des pantographes», le dernier alinéa (texte figurant après le tableau 4.2.17.) est supprimé.
- (9) À la clause 4.2.18. «Matériau du fil de contact», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:  

«Sur les lignes en courant alternatif, le fil de contact doit être conçu de manière à permettre l'utilisation de bandes de frottement en carbone pur (STI LOC et MRV du système ferroviaire conventionnel, clause 4.2.8.2.9.4.2.)»
- (10) À la clause 4.2.19. «Sections de séparation de phases», le quatrième alinéa est supprimé.
- (11) À la clause 4.2.20.1. «Généralités», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:  

«Les gestionnaires des infrastructures voisines doivent s'accorder sur le point a) ou sur le point b) en fonction des circonstances.»
- (12) À la clause 4.2.20.2. «Pantographes soulevés», le deuxième alinéa est supprimé.
- (13) Les clauses 4.4.2.1 et 4.4.2.2 sont remplacées par le texte suivant:  

«4.4.2.1. Gestion de l'alimentation électrique dans les conditions normales d'exploitation

Dans les conditions normales d'exploitation, le courant maximal admissible du train conformément à la clause 4.2.4.1. ne doit pas dépasser la valeur indiquée dans le registre de l'infrastructure.

4.4.2.2. Gestion de l'alimentation électrique dans des conditions d'exploitation anormales

Dans des conditions d'exploitation anormales, le courant maximal admissible du train peut être inférieur. Le gestionnaire de l'infrastructure doit avertir les entreprises ferroviaires de cette variation.»

- (14) La clause 4.8. est remplacée par le texte suivant:

«4.8. Registre de l'infrastructure et registre européen des types de véhicules autorisés

Les données à fournir pour le registre visé à l'article 35 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire<sup>25</sup>.»

- (15) À la clause 7.4.1. «Introduction», le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Un sous-système existant peut autoriser la circulation de véhicules conformes à la STI tout en respectant les exigences essentielles de la directive 2008/57/CE. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure doit être en mesure de démontrer, sur une base volontaire, la conformité du sous-système existant avec les paramètres fondamentaux de la présente STI.»

- (16) La clause 7.4.4. est remplacée par le texte suivant:

«7.4.4. Sous-systèmes existants qui ne font pas l'objet d'un projet de renouvellement ou de réaménagement

Un sous-système en cours d'exploitation peut permettre aux trains se conformant aux exigences des STI "matériel roulant" des lignes à grande vitesse et des lignes ferroviaires conventionnelles de fonctionner tout en répondant aux exigences essentielles.»

- (17) L'annexe C est supprimée.

- (18) L'annexe D est supprimée.

---

<sup>25</sup> JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

## Annexe X

L'annexe de la décision 2011/275/UE (STI «infrastructure» du système ferroviaire conventionnel) est modifiée comme suit:

- (1) Au point 4.2.1. «Catégories de ligne STI», le paragraphe 4) est supprimé.
- (2) Au point 4.2.2. «Paramètres de performance», les paragraphes 6), 7) et 8) sont supprimés.
- (3) Le point 4.2.3.2. «Exigences relatives aux paramètres fondamentaux» est modifié comme suit:
  - (a) Le paragraphe 6) est remplacé par le texte suivant:

«6) Un court tronçon de voie muni de dispositifs permettant le passage d'un écartement nominal à un autre est autorisé.»
  - (b) Le paragraphe 8) est remplacé par le texte suivant:

«8) Les performances des trains conventionnels peuvent être augmentées par l'adoption de systèmes spécifiques, tels que la pendulation des caisses. Des conditions particulières peuvent être admises pour la circulation de trains ainsi équipés, à condition qu'il n'en résulte pas de restrictions de circulations pour les autres trains non équipés de ces dispositifs.»
- (4) Au point 4.2.4.2. «Entraxe», le paragraphe 3) est supprimé.
- (5) Au point 4.2.4.3., les paragraphes 9) et 10) sont supprimés.
- (6) Au point 4.2.4.4. «Rayon de courbure minimal en plan», le paragraphe 5) est supprimé.
- (7) Au point 4.2.5.1. «Écartement nominal de voie», le paragraphe 2) est supprimé.
- (8) Au point 4.2.5.2. «Dévers», le paragraphe 2) est supprimé.
- (9) Au point 4.2.5.7.1. «Voie courante», le paragraphe 3) est supprimé.
- (10) Le point 4.2.7.2.2. «Compatibilité avec les systèmes de freinage» est modifié comme suit:
  - (a) Le paragraphe 2) est supprimé.
  - (b) Le paragraphe 3) est remplacé par le texte suivant:

«Lorsque la voie est compatible avec l'utilisation de systèmes de freinage indépendant des conditions d'adhérence, il y a lieu de tenir compte des conditions climatiques locales et du nombre attendu d'utilisations répétées des freins en un lieu donné. Les systèmes de freinage indépendant des conditions d'adhérence roue-rail englobent les freins de voie magnétiques et les freins de voie à courant de Foucault.»
- (11) Au point 4.2.10.1. «Longueur utile des quais», le paragraphe 3) est supprimé.

- (12) Au point 4.2.12.1. «Repères de distance», le paragraphe 2) est supprimé.
- (13) Au point 4.2.13.1. «Généralités», le paragraphe 2) est supprimé.
- (14) Le point 4.8. est remplacé par le texte suivant:
- «4.8. Registre de l'infrastructure et registre européen des types de véhicules autorisés
- Les données à fournir pour le registre visé à l'article 35 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire<sup>26</sup>.»
- (15) Au point 5.3.1.1. «Profil du champignon du rail», le paragraphe 2) est supprimé.
- (16) Le point 6.1.4.2. «Déclaration CE de conformité pour le système ferroviaire» est supprimé.
- (17) Le point 6.5. «Évaluation du registre des infrastructures» est supprimé.
- (18) Le point 7.3.4. «Lignes existantes qui n'ont pas fait l'objet d'un projet de renouvellement ou de réaménagement» est modifié comme suit:
- (a) Le paragraphe 1) est remplacé par le texte suivant:
- «Un sous-système existant peut autoriser la circulation de véhicules conformes à la STI tout en respectant les exigences essentielles de la directive 2008/57/CE. Dans ce cas, le gestionnaire de l'infrastructure doit être en mesure de démontrer, sur une base volontaire, la conformité du sous-système existant avec les paramètres fondamentaux de la présente STI.»
- (b) Le paragraphe 2) est supprimé.
- (19) Au point 7.6.3.1. «Paramètres de performance (4.2.2)», le paragraphe 6) est supprimé.
- (20) Au point 7.6.10.1. «Gabarit des obstacles (4.2.4.1)», le paragraphe 4) est supprimé.
- (21) L'annexe D est supprimée.

---

<sup>26</sup> JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

## Annexe XI

L'annexe de la décision 2011/291/UE (STI «matériel roulant» - «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire conventionnel) est modifiée comme suit:

- (1) À la clause 4.1.1. «Généralités», le cinquième alinéa est supprimé.
- (2) À la clause 4.2.2.2.3. «Accouplement d'extrémité», sous-clause a) «Accouplement d'extrémité – Généralités», premier alinéa, le deuxième tiret est supprimé.
- (3) À la clause 4.2.2.10. «Conditions de charge et pesage», le septième alinéa est supprimé.
- (4) À la clause 4.2.3.1. «Gabarit», les sixième et septième alinéas sont supprimés.
- (5) À la clause 4.2.3.3.1. «Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains», le deuxième alinéa est supprimé.
- (6) À la clause 4.2.4.5.2. «Freinage d'urgence», sous-clause «Calcul de la décélération», le sixième alinéa («Pour chaque condition de charge (...) de la présente STI.») est supprimé.
- (7) La clause 4.2.4.5.4. «Calculs relatifs à la capacité thermique» est modifiée comme suit:
  - (a) Le septième alinéa est supprimé.
  - (b) Le huitième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le "cas de référence" suivant en matière de pente est donné à titre de suggestion: maintenir une vitesse de 80 km/h sur une pente de déclivité constante de 21 ‰ sur une distance de 46 km.»
- (8) À la clause 4.2.4.5.5. «Frein de stationnement», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les performances du frein de stationnement de l'unité (train ou véhicule) doivent être calculées conformément à la norme EN14531-6:2009.»
- (9) À la clause 4.2.5.9. «Qualité de l'air intérieur», deuxième alinéa, deuxième tiret, le deuxième sous-alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Si cette mesure de secours s'appuie sur un système d'aération forcée alimenté par batteries, la durée pendant laquelle le niveau de CO<sub>2</sub> restera sous les 10 000 ppm doit être déterminée par des mesures, en supposant une charge en passagers établie sur la base de la condition de charge "masse de conception en charge normale". Cette durée ne doit pas être inférieure à 30 minutes.»
- (10) À la clause 4.2.6.1. «Conditions environnementales», le sixième alinéa est supprimé.
- (11) À la clause 4.2.6.1.1. «Altitude», le deuxième alinéa est supprimé.
- (12) À la clause 4.2.6.1.2. «Température», le deuxième alinéa est supprimé.

- (13) À la clause 4.2.6.1.5. «Neige, glace et grêle», le sixième alinéa est supprimé.
- (14) À la clause 4.2.8.1.2. «Exigences de performance», le cinquième alinéa est supprimé.
- (15) À la clause 4.2.8.2.2. «Exploitation dans les limites de tensions et de fréquences», le troisième alinéa est supprimé.
- (16) À la clause 4.2.8.2.4. «Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact», le troisième alinéa est supprimé.
- (17) À la clause 4.2.8.2.5. «Courant maximal à l'arrêt pour les systèmes à courant continu», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Les valeurs limites sont spécifiées dans la clause 4.2.6. de la STI "énergie" du système ferroviaire conventionnel.»
- (18) À la clause 4.2.8.2.8. «Dispositifs de mesure de la consommation d'énergie», le troisième alinéa est supprimé.
- (19) À la clause 4.2.8.2.9.2. «GÉOMÉTRIE DES ARCHETS (NIVEAU CONSTITUANT D'INTEROPÉRABILITÉ)», le deuxième alinéa est supprimé.
- (20) À la clause 4.2.10.1. «Généralités et classification», le quatrième alinéa est supprimé.
- (21) La clause 4.8. est remplacée par le texte suivant:
- «4.8. Registre de l'infrastructure et registre européen des types de véhicules autorisés
- Les données à fournir pour le registre visé à l'article 34 de la directive 2008/57/CE sont celles indiquées dans la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés<sup>27</sup>.»

---

<sup>27</sup> JO L 264 du 8.10.2011, p. 32-54.



## **Annexe XII**

À l'annexe de la décision 2011/314/UE (STI «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire conventionnel), l'appendice A est remplacé par le texte suivant:

«Appendice A

Règles d'exploitation pour l'ERTMS

Les règles d'exploitation pour les systèmes ERTMS/ETCS et ERTMS/GSM-R sont précisées dans le document technique "ERTMS operational principles and rules – version 2", publié sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).»