

E 7241

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
Le 6 avril 2012

Enregistré à la Présidence du Sénat
Le 6 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 2002/731/CE, 2002/732/CE, 2002/733/CE, 2002/735/CE et 2006/66/CE de la Commission et abrogeant la décision 2002/730/CE de la Commission concernant les spécifications techniques d'interopérabilité.

D017238/03



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

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

8350/12

TRANS 109

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	27 mars 2012
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	D017238/03
Objet:	DÉCISION DE LA COMMISSION du XXX modifiant les décisions 2002/731/CE, 2002/732/CE, 2002/733/CE, 2002/735/CE et 2006/66/CE de la Commission et abrogeant la décision 2002/730/CE de la Commission concernant les spécifications techniques d'interopérabilité

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission D017238/03.

p.j.: D017238/03



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le **XXX**
omnibus 1
[...] (2011) **XXX** projet

DÉCISION DE LA COMMISSION

du **XXX**

**modifiant les décisions 2002/731/CE, 2002/732/CE, 2002/733/CE, 2002/735/CE
et 2006/66/CE de la Commission et abrogeant la décision 2002/730/CE de la Commission
concernant les spécifications techniques d'interopérabilité**

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

DÉCISION DE LA COMMISSION

du XXX

modifiant les décisions 2002/731/CE, 2002/732/CE, 2002/733/CE, 2002/735/CE et 2006/66/CE de la Commission et abrogeant la décision 2002/730/CE de la Commission concernant les 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 Communauté¹, 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 européenne² prévoit 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 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 vitesse³ 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 conventionnel⁴. En vertu de ce mandat-cadre, l'Agence a été chargée d'effectuer la révision des STI matériel roulant grande vitesse, wagons pour le fret, locomotives et matériel roulant pour voyageurs, 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.

¹ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

² JO L 164 du 21.6.2004, p. 1.

³ JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

⁴ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

- (3) Le 31 mars 2011, l'Agence a publié une recommandation sur la spécification du registre de l'infrastructure, la procédure visant à démontrer le niveau de conformité avec les paramètres fondamentaux des STI pour les lignes existantes, et les modifications ultérieures des STI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) Le 9 juin 2011, le comité institué en vertu de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE a rendu un avis favorable sur le projet de décision d'exécution de Commission relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés et sur le projet de décision d'exécution de Commission relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire. À la suite de l'adoption des deux textes de la Commission fondés sur ces projets, 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 ferroviaire⁵ et la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés⁶, il est nécessaire de mettre à jour les STI correspondantes afin de garantir une cohérence générale.
- (5) Pour des raisons pratiques, il est préférable de modifier un ensemble de STI au moyen d'une seule décision de la Commission visant à appliquer certaines corrections et mises à jour dans les textes juridiques. Ces corrections et mises à jour ne sont pas dues à une révision globale des STI ou à l'extension de leur domaine d'application géographique.
- (6) Il est, par conséquent, nécessaire de modifier les décisions suivantes:
- la décision 2002/731/CE de la Commission du 30 mai 2002 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil⁷;
 - la décision 2002/732/CE de la Commission du 30 mai 2002 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «infrastructure» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil⁸;
 - la décision 2002/733/CE de la Commission du 30 mai 2002 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «énergie» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil⁹;
 - la décision 2002/735/CE de la Commission du 30 mai 2002 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse visée à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE du Conseil¹⁰;

⁵ JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

⁶ JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

⁷ JO L 245 du 12.9.2008, p. 37.

⁸ JO L 245 du 12.9.2008, p. 143.

⁹ JO L 245 du 12.9.2002, p. 280.

¹⁰ JO L 245 du 12.9.2002, p. 402.

- la décision 2006/66/CE de la Commission du 23 décembre 2005 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant — bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel¹¹.
- (7) La décision 2002/731/CE a été abrogée par la décision 2006/860/CE de la Commission du 7 novembre 2006 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et modifiant l'annexe A de la décision 2006/679/CE concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel¹². La décision 2002/732/CE a été abrogée par la 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 vitesse¹³. La décision 2002/733/CE a été abrogée par la 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 vitesse¹⁴. La décision 2002/735/CE a été abrogée par la 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 vitesse¹⁵. La décision 2006/66/CE a été abrogée par la 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 conventionnel¹⁶.
- (8) Toutefois, les décisions 2006/860/CE, 2008/217/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE et 2011/229/CE contiennent des dispositions transitoires relatives à l'application des décisions qu'elles abrogent en ce qui concerne la maintenance des projets autorisés conformément aux STI annexées à ces décisions, et en ce qui concerne les projets portant sur une nouvelle ligne et sur le renouvellement ou le réaménagement d'une ligne existante qui en sont à un stade avancé de développement ou qui font l'objet d'un contrat en cours d'exécution aux dates respectives de notification des décisions 2006/860/CE, 2008/217/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE et 2011/229/UE. Il convient dès lors de modifier les décisions 2002/731/CE, 2002/732/CE, 2002/733/CE, 2002/735/CE et 2006/66/CE en conséquence.
- (9) Le comité institué conformément à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE a accepté, lors de sa séance des 22 et 23 avril 2004, de supprimer la STI «maintenance» établie dans la décision 2002/730/CE de la Commission du 30 mai 2002 et d'en transférer le contenu vers les autres STI. Par la suite, les STI grande vitesse révisées, publiées en 2006, ont intégré le contenu de la décision 2002/730/CE, qui devrait dès lors être abrogée dans un souci de clarté.

¹¹ JO L 37 du 8.2.2006, p. 1.

¹² JO L 342 du 7.12.2006, p. 1.

¹³ JO L 77 du 19.3.2008, p. 1.

¹⁴ JO L 194 du 14.4.2008, p. 1.

¹⁵ JO L 84 du 26.3.2008, p. 132.

¹⁶ JO L 99 du 13.4.2011, p. 1.

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

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'annexe de la décision 2002/731/CE est modifiée conformément à l'annexe I de la présente décision.

Article 2

L'annexe de la décision 2002/732/CE est modifiée conformément à l'annexe II de la présente décision.

Article 3

L'annexe de la décision 2002/733/CE est modifiée conformément à l'annexe III de la présente décision.

Article 4

L'annexe de la décision 2002/735/CE est modifiée conformément à l'annexe IV de la présente décision.

Article 5

L'annexe de la décision 2006/66/CE est modifiée conformément à l'annexe V de la présente décision.

Article 6

La décision 2002/730/CE est abrogée.

Article 7

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

Article 8

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 2002/731/CE est modifiée comme suit:

- (1) Le point 6.2 est modifié comme suit:
 - (a) les troisième, quatrième et cinquième alinéas sont supprimés;
 - (b) le huitième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La déclaration de vérification des ensembles "bord" et "sol", accompagnée des attestations de conformité, est suffisante pour assurer qu'un ensemble embarqué fonctionnera avec un ensemble du sol équipé des fonctions correspondantes sans déclaration supplémentaire de vérification du sous-système».

- (2) Le point 7.2.1.4 est remplacé par le texte suivant:

«7.2.1.4 Registres

Les données à fournir pour les registres établis aux articles 34 et 35 de la directive 2008/57/CE sont celles qui figurent dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire¹⁷ et la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés¹⁸».

- (3) Le point 7.2.2.4 est supprimé.

- (4) Le point 7.2.3.1 est supprimé.

- (5) L'annexe B est modifiée comme suit:
 - (a) au chapitre «Utilisation de l'annexe B», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Les entreprises ferroviaires ayant besoin d'installer un ou plusieurs de ces systèmes sur leurs trains doivent s'adresser à l'État membre concerné»;
 - (b) au chapitre «Partie 2: Radio», le dernier alinéa de l'INDEX est remplacé par le texte suivant:

«Ces systèmes sont actuellement utilisés dans les États membres».

- (6) L'annexe C est supprimée.

- (7) L'annexe E est modifiée comme suit:

¹⁷ JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

¹⁸ JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

- (a) au chapitre «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 précisées dans la STI».

- (b) Le chapitre «Module SD (assurance qualité de la production)» est modifié comme suit:

- i) au paragraphe 6.2, deuxième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI»;

- ii) au paragraphe 6.7, le huitième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI».

- (c) Le chapitre «Module SF (vérification sur produits)» est modifié comme suit:

- i) au paragraphe 5, deuxième alinéa, le troisième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI»;

- ii) au paragraphe 11, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI».

- (d) Au chapitre «Module SH2 (assurance qualité complète avec contrôle de la conception)», paragraphe 6.7, le septième tiret est remplacé par le texte suivant:

«le registre des infrastructures, y compris toutes les informations précisées dans la STI».

Annexe II

L'annexe de la décision 2002/732/CE est modifiée comme suit:

- (1) Au point 4.1.4 «Efforts maximaux à la voie (paramètre 4)», paragraphe «Efforts verticaux», deuxième alinéa, deuxième tiret, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«les règles techniques en usage sur ces lignes sont applicables».
- (2) Au point 4.2.3.1.3 «Tunnels de grande longueur», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«En outre, si des zones spécifiques du tunnel sont équipées de quais destinés à permettre l'évacuation aisée des voyageurs, soit vers des aires de secours protégées, soit vers le cheminement latéral défini selon les règles nationales en vigueur, la hauteur de ces quais doit être comprise entre 550 et 760 mm par rapport au rail pour assurer la compatibilité avec le matériel roulant».
- (3) Au point 4.2.3.2.3 «Exceptions en cas d'exécution de travaux», troisième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«- les entreprises ferroviaires exploitant des services sur la ligne concernée doivent être avisées de ces exceptions temporaires, de leur situation géographique, de leur nature et de leur signalisation particulière, au moyen d'avis indiquant éventuellement le type de signalisation spécifique utilisé».
- (4) Au point 4.2.3.2.4 «Espace latéral pour les voyageurs dans le cas d'évacuation d'une rame en dehors des gares», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sur les lignes existantes aménagées pour la grande vitesse, un tel espace latéral doit être aménagé partout où cela est raisonnablement réalisable. Dans le cas où un espace suffisant ne peut être dégagé, l'interruption de la possibilité de déplacement doit être matérialisée sur le terrain au début et à la fin de la zone concernée, et les opérateurs doivent être informés de cette situation particulière».
- (5) Le point 4.2.3.2.6 est supprimé.
- (6) Au point 4.3.1 «Lignes spécialement construites pour la grande vitesse», le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«L'application de ces conditions différentes de celles requises pour réaliser les performances de base du réseau doit être faite, pour chaque paramètre ou interface concerné, de manière homogène par section de ligne à grande vitesse à construire ou en projet».
- (7) Au point 4.3.1 «Lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse», le cinquième alinéa est supprimé.
- (8) Le point 4.3.3.8a «Insuffisance de dévers en voie courante et en voie directe des appareils de voie» est modifié comme suit:

- (a) au paragraphe «Lignes spécialement construites pour la grande vitesse», le quatrième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sur les lignes dont les rayons de tracé ont été définis à partir des valeurs d'insuffisance de dévers du tableau ci-dessus, les trains à grande vitesse interopérables équipés de dispositifs particuliers (pendulation), peuvent être admis à circuler avec des valeurs d'insuffisance de dévers supérieures, à condition que l'adoption de ces valeurs pour la circulation de ces trains n'entraîne pas de restrictions pour la circulation des autres trains interopérables. La valeur maximale d'insuffisance de dévers sera fixée, pour les trains équipés de dispositifs particuliers (pendulation entre autres), pour chaque ligne interopérable, en application des règles nationales adoptées pour le type de train concerné. L'autorisation de mise en service de ces trains est soumise aux prescriptions de la STI "matériel roulant".»;

- (b) au paragraphe «lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse et lignes de raccordement», le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sur les lignes dont les rayons de tracé ont été définis à partir des valeurs d'insuffisance de dévers du tableau ci-dessus, les trains à grande vitesse interopérables équipés de dispositifs particuliers (pendulation), peuvent être admis à circuler avec des valeurs d'insuffisance de dévers supérieures, à condition que l'adoption de ces valeurs pour la circulation de ces trains n'entraîne pas de restrictions pour la circulation des autres trains interopérables. La valeur maximale d'insuffisance de dévers sera fixée, pour les trains équipés de dispositifs particuliers (pendulation entre autres), pour chaque ligne interopérable, en application des règles nationales adoptées pour le type de train concerné. L'autorisation de mise en service de ces trains est soumise aux prescriptions de la STI "matériel roulant".»;

- (c) au paragraphe «Lignes spécialement construites ou spécialement aménagées pour la grande vitesse ayant des caractéristiques spécifiques», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Sur les lignes dont les rayons de tracé ont été définis à partir des valeurs d'insuffisance de dévers du tableau ci-dessus, les trains à grande vitesse interopérables équipés de dispositifs particuliers (pendulation), peuvent être admis à circuler avec des valeurs d'insuffisance de dévers supérieures, à condition que l'adoption de ces valeurs pour la circulation de ces trains n'entraîne pas de restrictions pour la circulation des autres trains interopérables. La valeur maximale d'insuffisance de dévers sera fixée, pour les trains équipés de dispositifs particuliers (pendulation entre autres), pour chaque ligne interopérable, en application des règles nationales adoptées pour le type de train concerné. L'autorisation de mise en service de ces trains est soumise aux prescriptions de la STI "matériel roulant".».

- (9) Au point 4.3.3.21 «Résistance de la voie et des appareils de voie aux efforts de freinage et de démarrage», paragraphe «Condition thermique», premier alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

«- cas 2: pour 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, dans l'attente de la publication des spécifications européennes ou des normes CEN correspondantes, l'usage de ces freins ainsi que la valeur maximale d'effort autorisée dans les conditions visées ci-dessus seront définies par le gestionnaire d'infrastructure pour chaque ligne interopérable concernée».

- (10) Au point 4.3.3.23 «Effets des vents transversaux», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Chaque État membre définit pour chaque ligne interopérable les règles applicables simultanément aux véhicules et aux infrastructures permettant de garantir la stabilité des véhicules soumis aux effets des vents transversaux».

- (11) Au point 4.3.3.26 «Quais à voyageurs», paragraphe «Lignes existantes à grande vitesse, lignes spécialement aménagées pour la grande vitesse et lignes de raccordement», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Si la situation des quais existants ne permet pas de réaliser facilement les dispositions nécessaires pour un accès aisé des personnes handicapées, l'entreprise ferroviaire chargée de l'exploitation de la gare mettra en place des possibilités d'assistance aux personnes concernées et en informera les voyageurs. Ces mesures peuvent être:

- l'emploi de rampes mobiles d'accès aux rames,
- l'emploi de plates-formes élévatrices».

- (12) À l'annexe B, tableau B.1, la dixième ligne «Registre des infrastructures (4.2.3.2.6)» est supprimée.

- (13) L'annexe D est modifiée comme suit:

- (a) Le chapitre D.2.1 «Phase de la conception détaillée de l'ensemble du génie civil et de la superstructure» est modifié comme suit:

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

«Au stade initial, afin de permettre le bon déroulement des opérations de vérification par l'organisme notifié désigné, l'entité adjudicatrice, ou le gestionnaire d'infrastructure, fait préparer, et adresse à celui-ci, pour le projet concerné, un cahier de vérification de la ligne qui résume l'ensemble des éléments de définition du sous-système projeté devant figurer dans le dossier technique du sous-système, tels qu'ils résultent, à ce stade de définition, de l'avant-projet ayant servi de base à la décision de réalisation prise par l'État membre. Ce cahier décrit, dans un chapitre séparé, les éléments prévus à être définis dans le "Registre des infrastructures" pour la ligne concernée.»;

- ii) au paragraphe «Gabarit de l'infrastructure, entraxe des voies, espace latéral, accès et intrusions», premier tiret, les premier et deuxième sous-tirets sont remplacés par le texte suivant:

«- le gabarit des obstacles, pour chacune des voies concernées, tel qu'il résulte des choix faits selon les calculs d'application de la norme CEN... (actuellement fiches UIC 505-4 et 506) visée au chapitre 4.3.3 pour l'élément "gabarit des obstacles" (4.3.3.1), qui seront joints en annexe,

- le gabarit de dégagement du pantographe, tel qu'il résulte des choix faits selon les calculs effectués en application de la norme CEN... (actuellement fiches UIC 606-1, 505-1 et 505-4) visée au chapitre 4.3.3 pour l'élément "gabarit des obstacles" (4.3.3.1), qui seront joints en annexe».

(b) Au chapitre D.2.6 «Phase de mise en service», le quatrième paragraphe («Registre des infrastructures») est supprimé.

(14) L'annexe E est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE E

CARACTÉRISTIQUES DEVANT FIGURER DANS LE "REGISTRE DES INFRASTRUCTURES"

Les données à fournir pour le registre établi à l'article 35 de la directive 2008/57/CE sont celles qui figurent dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire¹⁹.

¹⁹ JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

Annexe III

L'annexe de la décision 2002/733/CE est modifiée comme suit:

- (1) Au point 4.1.1 «Tension et fréquence», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La tension aux bornes des sous-stations et au pantographe doit être conforme à l'annexe N de la présente STI. La fréquence de tension doit être conforme à l'annexe N de la présente STI. Pour l'évaluation de conformité, voir l'annexe N.4».

- (2) Au point 4.1.2.1 «Géométrie des lignes aériennes de contact pour systèmes à c.a», la note 3 du tableau 4.2 est supprimée.

- (3) Au point 4.1.2.2 «Géométrie des lignes aériennes de contact pour systèmes à c.c», la note 4 du tableau 4.3 est supprimée.

- (4) Le point 4.2.2.4 est remplacé par le texte suivant:

«4.2.2.4 Enveloppe cinématique des véhicules

La conception de la ligne aérienne de contact doit être compatible avec l'enveloppe cinématique des véhicules. Le gabarit à adopter est fonction de la catégorie de ligne. L'évaluation de conformité doit être effectuée dans le cadre du sous-système "énergie"».

- (5) Le point 4.2.2.5 est remplacé par le texte suivant:

«4.2.2.5 Limitation de la puissance maximale absorbée

La puissance installée sur ligne à grande vitesse, ligne aménagée ou ligne de maillage/de raccordement détermine la puissance admissible des rames. Des dispositifs de limitation du courant, tels que décrits à l'annexe O de la présente STI, doivent donc être installés à bord des rames. L'évaluation est effectuée dans le cadre de l'évaluation du sous-système "matériel roulant"».

- (6) Au point 4.2.2.8 «Coordination de la protection électrique», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«La coordination entre la protection électrique des sous-stations et celle des engins moteurs est essentielle pour l'optimisation de l'élimination des courts-circuits. (L'annexe E de la présente STI indique les exigences applicables)».

- (7) Le point 4.2.2.10 est modifié comme suit:

(a) le troisième alinéa est supprimé;

(b) au paragraphe commençant par «Les exigences en matière de conception du sous-système "énergie"», le troisième alinéa est supprimé.

- (8) Le point 4.2.2.11 est modifié comme suit:

- (a) au paragraphe «Généralités», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Un choix doit être opéré par l'entité adjudicatrice».
- (b) au paragraphe commençant par «Les exigences concernant les sous-systèmes "contrôle-commande" et "matériel roulant"», le quatrième alinéa est supprimé.
- (9) Au point 4.2.3.4 «Exceptions en cas d'exécution des travaux», troisième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:
- «- les entreprises ferroviaires exploitant des services sur la ligne concernée doivent être préavisées de ces exceptions temporaires, de leur situation géographique, de leur nature et de leur signalisation particulière, au moyen d'avis indiquant éventuellement le type de signalisation spécifique utilisé».
- (10) Le point 4.2.3.5 est supprimé.
- (11) Au point 4.3.1.1 «Puissance installée», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «L'entité adjudicatrice doit déclarer le type de ligne selon sa fonction, en référence à l'annexe F de la présente STI. La conception du système d'électrification doit garantir la capacité de l'alimentation à satisfaire les performances spécifiées. C'est pourquoi le point 4.2.2.5 porte une exigence sur la limitation de la puissance absorbée qui vise le sous-système "matériel roulant".
- (12) Au point 4.3.1.4 «Freinage par récupération», le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «L'entité adjudicatrice peut accepter ou rejeter le freinage par récupération sur les systèmes à courant continu».
- (13) Au point 5.3.1.2 «Capacité de courant», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «La capacité de courant dépend des conditions ambiantes qui sont la température ambiante maximale et la vitesse minimale du vent traversier, ainsi que les températures admissibles des éléments de la ligne de contact et la durée de l'action du courant. La conception de la ligne aérienne de contact doit tenir compte des valeurs limites maximales de température telles que définies à l'annexe B de la norme EN 50 119, version 2001, compte tenu des données de la norme EN 50 149, version 1999, paragraphe 4.5, tableaux 3 et 4. Une analyse doit vérifier que la ligne de contact est capable de répondre aux exigences spécifiées».
- (14) Au point 5.3.2.7 «Effort de contact moyen et performances d'interaction du système ligne aérienne/pantographe», le cinquième alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Le fabricant du pantographe doit prévoir la possibilité de commuter depuis le bord entre ces trois lois par prise en compte des informations appropriées, par exemple l'utilisation d'un pantographe de 1 950 mm, ou type de tension à la caténaire».

- (15) L'annexe D est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE D

REGISTRE DE L'INFRASTRUCTURE, INFORMATIONS SUR LE SOUS-SYSTÈME "ÉNERGIE"

Les données à fournir pour les registres établis aux articles 34 et 35 de la directive 2008/57/CE sont celles qui figurent dans la décision d'exécution 2011/633/UE de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire²⁰ et la décision d'exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés²¹».

- (16) À l'annexe H, chapitre H.3.1 «Lignes aériennes de contact», la note 3 du tableau H.1 est supprimée.
- (17) À l'annexe J, chapitre J.3.1 «Lignes aériennes de contact», la note 4 du tableau J.1 est supprimée.
- (18) L'annexe O est modifiée comme suit:
- (a) au chapitre O.2 «COURANT MAXIMAL DE LA RAME», le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:
- «Le courant maximal admissible sur la rame est indiqué au tableau O.1. Les niveaux mentionnés s'appliquent en traction et en régénération».
- (b) au chapitre O.4 «DISPOSITIF DE RÉDUCTION DE COURANT OU D'ÉNERGIE», le deuxième alinéa est supprimé.

²⁰ JO L 256 du 1.10.2011, p. 1.

²¹ JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

Annexe IV

L'annexe de la décision 2002/735/CE est modifiée comme suit:

- (1) Au chapitre 4, «CARACTÉRISATION DU SOUS-SYSTÈME», le troisième alinéa de l'introduction est remplacé par le texte suivant:

«Les caractéristiques communes du matériel roulant sont définies au chapitre 4 de la présente TSI».
- (2) Au point 4.1.4 «Efforts maximaux à la voie (paramètre 4)», paragraphe a) «Charge dynamique», deuxième tiret, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«les règles techniques en usage sur ces lignes sont applicables».
- (3) Au point 4.1.2 «Charge à l'essieu (paramètre 10)», septième alinéa, deuxième tiret, la deuxième phrase est remplacée par le texte suivant:

«les règles techniques en usage sur ces lignes sont applicables».
- (4) Au point 4.1.4 «Gabarit du matériel roulant (paramètre 12)», le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le choix du gabarit à retenir pour le matériel roulant est à faire en tenant compte notamment du gabarit des infrastructures des itinéraires sur lesquels le matériel sera appelé à circuler».
- (5) Au point 7.2 «COMPATIBILITÉ DU MATÉRIEL ROULANT AVEC LES AUTRES SOUS-SYSTÈMES», les quatrième, cinquième et sixième alinéas sont supprimés.
- (6) Dans le tableau 2 de l'annexe E, la note suivante est supprimée:

«(*) Données selon le registre des infrastructures et le registre du matériel roulant.»
- (7) L'annexe F est modifiée comme suit:
 - (a) Le chapitre «Module SD (assurance qualité de la production)» est modifié comme suit:
 - i) au paragraphe 6.2, la phrase «le registre "matériel roulant", y compris toutes les indications spécifiées dans la STI» est supprimée;
 - ii) au paragraphe 6.7, les mots «et en particulier: le registre "matériel roulant", y compris toutes les indications spécifiées dans la STI» sont supprimés.
 - (b) Le chapitre «Module SF (vérification sur produits)» est modifié comme suit:
 - i) au paragraphe 5, la phrase «le registre "matériel roulant", y compris toutes les indications spécifiées dans la STI» est supprimée;

- ii) au paragraphe 11, la phrase «le registre "matériel roulant", y compris toutes les indications spécifiées dans la STI» est supprimée.
 - (c) Au chapitre «Module SH2 (assurance qualité complète avec contrôle de la conception)», paragraphe 6.7, la phrase «le registre "matériel roulant", y compris toutes les indications spécifiées dans la STI» est supprimée.
- (8) L'annexe I est remplacée par le texte suivant:

«ANNEXE I

Les données à fournir pour le registre établi à l'article 34 de la directive 2008/57/CE sont celles qui figurent 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»²².

²² JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.

Annexe V

L'annexe de la décision 2006/66/CE est modifiée comme suit:

(1) 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 établi à l'article 34 de la directive 2008/57/CE sont celles qui figurent 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»²³.

(2) L'annexe B est modifiée comme suit:

(a) Le chapitre B.2 «Module SD: Système de management 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:» et le neuvième tiret sont supprimés.

(b) Le chapitre B.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.

(c) Au chapitre B.4 «Module SH2: Système de management complet de la qualité avec examen de la conception», paragraphe 10, le huitième tiret est supprimé.

²³ JO L 264 du 8.10.2011, p. 32.