

Journal officiel

de l'Union européenne

L 123



Édition
de langue française

Législation

54^e année

12 mai 2011

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement d'exécution (UE) n° 453/2011 du Conseil du 4 mai 2011 instituant un droit anti-dumping définitif sur les importations de furfural originaire de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009** 1
- ★ **Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen ⁽¹⁾** 11
- Règlement d'exécution (UE) n° 455/2011 de la Commission du 11 mai 2011 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 68
- Règlement d'exécution (UE) n° 456/2011 de la Commission du 11 mai 2011 modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre, fixés par le règlement (UE) n° 867/2010 pour la campagne 2010/2011 70

Prix: 4 EUR

(suite au verso)

(¹) Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

IV Actes adoptés, avant le 1^{er} décembre 2009, en application du traité CE, du traité UE et du traité Euratom

- ★ **Décision de l'Autorité de surveillance AELE n° 343/09/COL du 23 juillet 2009 concernant les transactions immobilières relatives aux parcelles 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 effectuées par la municipalité de Time (Norvège) 72**



II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 453/2011 DU CONSEIL

du 4 mai 2011

instituant un droit antidumping définitif sur les importations de furfural originaire de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil du 30 novembre 2009 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne ⁽¹⁾ (ci-après dénommé «règlement de base»), et notamment son article 11, paragraphe 2, et son article 9, paragraphe 4,

vu la proposition présentée par la Commission européenne (ci-après dénommée «Commission») après consultation du comité consultatif,

considérant ce qui suit:

A. PROCÉDURE

1. Mesures en vigueur

- (1) À la suite d'une enquête antidumping (ci-après dénommée «enquête initiale»), le Conseil a institué un droit antidumping définitif par le règlement (CE) n° 95/95 ⁽²⁾, sous la forme d'un droit spécifique sur les importations de furfural originaire de la République populaire de Chine (ci-après dénommée «RPC») (ci-après dénommé «mesures antidumping définitives»). Le taux de droit spécifique a été fixé à 352 EUR par tonne.
- (2) À la suite d'un réexamen intermédiaire ouvert en mai 1997 à la demande d'un exportateur chinois, les mesures ont été maintenues par le règlement (CE) n° 2722/1999 ⁽³⁾ pour une période supplémentaire de quatre ans.

- (3) En avril 2005, à la suite d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures, le Conseil a, par le règlement (CE) n° 639/2005 ⁽⁴⁾, reconduit les mesures pour une période supplémentaire de cinq ans.

2. Demande de réexamen au titre de l'expiration des mesures

- (4) À la suite de la publication d'un avis d'expiration prochaine ⁽⁵⁾ des mesures antidumping définitives en vigueur, la Commission a reçu, le 28 janvier 2010, une demande d'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration de ces mesures, en application de l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base. La demande a été introduite par deux producteurs de l'Union, Lenzing AG et Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (ci-après dénommés «requérants»), représentant une proportion majeure, en l'occurrence plus de 50 %, de la production de furfural de l'Union.

- (5) Dans cette demande, les requérants faisaient valoir que l'expiration des mesures risquait d'entraîner la continuation du dumping et la réapparition du préjudice causé à l'industrie de l'Union.

3. Ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures

- (6) Ayant déterminé qu'il existait des éléments de preuve suffisants pour ouvrir un réexamen au titre de l'expiration des mesures et après consultation du comité consultatif, la Commission a annoncé, le 27 avril 2010, par un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽⁶⁾ (ci-après dénommé «avis d'ouverture»), l'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures, conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base.

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 51.⁽²⁾ JO L 15 du 21.1.1995, p. 11.⁽³⁾ JO L 328 du 22.12.1999, p. 1.⁽⁴⁾ JO L 107 du 28.4.2005, p. 1.⁽⁵⁾ JO C 16 du 22.1.2010, p. 40.⁽⁶⁾ JO C 107 du 27.4.2010, p. 10.

4. Enquête

4.1. Période d'enquête

- (7) L'enquête relative à la probabilité d'une continuation du dumping a porté sur la période comprise entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 mars 2010 (ci-après dénommée «période d'enquête de réexamen» ou «PER»). L'analyse des tendances utiles à l'évaluation de la probabilité d'une réapparition du préjudice a couvert la période allant du 1^{er} janvier 2007 à la fin de la PER (ci-après dénommée «période considérée»).

4.2. Parties concernées par l'enquête

- (8) La Commission a officiellement informé les requérants, les producteurs-exportateurs du pays concerné, les importateurs, les utilisateurs notoirement concernés et les représentants du pays concerné de l'ouverture du réexamen au titre de l'expiration des mesures.

- (9) Elle a donné aux parties intéressées la possibilité de faire connaître leur point de vue par écrit et de demander à être entendues dans le délai fixé dans l'avis d'ouverture. Toutes les parties intéressées qui l'ont demandé et ont démontré qu'il existait des raisons particulières de les entendre ont été entendues.

4.3. Échantillonnage

- (10) Étant donné le nombre manifestement élevé de producteurs-exportateurs en RPC, il a été jugé utile d'évaluer la nécessité de procéder par échantillonnage, conformément à l'article 17 du règlement de base. Afin de permettre à la Commission de décider s'il était nécessaire de procéder par échantillonnage et, le cas échéant, de déterminer la composition de l'échantillon, les parties susmentionnées ont été invitées à se faire connaître dans un délai de quinze jours à compter de l'ouverture du réexamen et à fournir à la Commission les informations demandées dans l'avis d'ouverture. Aucun producteur-exportateur n'ayant manifesté son désir de coopérer, il n'a donc pas été nécessaire de procéder par échantillonnage.

4.4. Vérification des informations reçues

- (11) La Commission a envoyé des questionnaires à toutes les parties notoirement concernées et à celles qui se sont fait connaître dans le délai fixé dans l'avis d'ouverture.
- (12) Les deux producteurs de l'Union, un importateur/utilisateur et un producteur du pays analogue (Argentine) ont répondu aux questionnaires. Aucun des producteurs-exportateurs chinois n'a coopéré à la présente enquête.

- (13) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations jugées nécessaires pour déterminer, d'une part, la probabilité d'une continuation ou réapparition du dumping et du préjudice en résultant et, d'autre part, l'intérêt de l'Union. Des visites de vérification ont été effectuées dans les locaux des parties intéressées visées ci-après:

a) Producteurs établis dans l'Union

- Lenzing AG (ci-après dénommé «Lenzing»), Autriche,
- Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (ci-après dénommé «Tanin»), Slovénie.

b) Importateur/utilisateur indépendant

- International Furan Chemicals BV (ci-après dénommé «IFC»), Rotterdam.

B. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

1. Produit concerné

- (14) Le produit concerné par ce réexamen est le même que celui visé dans l'enquête initiale et les réexamens ultérieurs mentionnés aux considérants 2 et 3, à savoir le furfural originaire de la RPC, relevant actuellement du code NC 2932 12 00 (ci-après dénommé «produit concerné»). Le furfural est également connu sous le nom de «2-furaldéhyde».

- (15) Le furfural est un liquide jaune clair présentant une odeur piquante caractéristique, qui est obtenu par traitement de divers types de déchets agricoles. Le furfural a deux applications principales: il est utilisé comme solvant sélectif dans le raffinage du pétrole en vue de la production d'huiles lubrifiantes et comme matière première de l'alcool furfurylique, utilisé pour fabriquer de la résine synthétique pour les moules de fonderie.

2. Produit similaire

- (16) Comme dans les enquêtes précédentes, la présente enquête a confirmé que le furfural fabriqué en RPC et exporté vers l'Union européenne, le furfural fabriqué et vendu dans le pays analogue (Argentine), ainsi que celui fabriqué et vendu dans l'Union par les producteurs de l'Union présentaient les mêmes caractéristiques physiques et chimiques essentielles et étaient destinés aux mêmes utilisations. Ils ont donc été considérés comme des produits similaires, au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement de base.

C. PROBABILITÉ DE CONTINUATION DU DUMPING

- (17) Conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base, il a été examiné si l'expiration des mesures existantes serait susceptible d'entraîner la continuation ou la réapparition du dumping.

1. Généralités

- (18) Sur les trente-quatre producteurs-exportateurs chinois connus qui ont été contactés à l'ouverture du réexamen, aucun n'a coopéré à l'enquête ni communiqué d'informations. Par conséquent, les conclusions relatives à la probabilité de continuation ou de réapparition du dumping présentées ci-dessous ont été fondées sur les données disponibles, notamment les informations fournies par l'importateur/utilisateur industriel ayant coopéré, les données d'Eurostat, les statistiques d'exportation officielles de la RPC et les informations contenues dans la demande de réexamen.

2. Pays analogue

- (19) En vertu de l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base et compte tenu du fait que la RPC est une économie en transition, la valeur normale a dû être déterminée sur la base du prix ou de la valeur construite dans un pays tiers approprié à économie de marché (ci-après dénommé «pays analogue»), ou du prix pratiqué à partir du pays analogue à destination d'autres pays, y compris l'Union européenne, ou encore, lorsque cela n'est pas possible, sur toute autre base raisonnable, y compris le prix effectivement payé ou à payer dans l'Union pour le produit similaire, dûment ajusté, si nécessaire, afin d'y inclure une marge bénéficiaire raisonnable.
- (20) Comme dans l'enquête initiale, l'Argentine a été proposée dans l'avis d'ouverture en tant que pays analogue approprié aux fins de l'établissement de la valeur normale. À la suite de la publication de l'avis d'ouverture, aucune observation concernant le pays analogue proposé n'a été reçue.
- (21) Un producteur argentin de furfural a coopéré à l'enquête en répondant à un questionnaire. L'enquête a montré que le marché argentin du furfural, approvisionné pour quelque 90 % par la production locale et pour le reste par des importations de pays tiers, était concurrentiel. Le volume de la production argentine représente plus de 70 % du volume des exportations chinoises du produit concerné vers l'Union sous le régime du perfectionnement actif. Le marché argentin a donc été jugé suffisamment représentatif aux fins de la détermination de la valeur normale pour la RPC.
- (22) Il est donc conclu, comme dans l'enquête initiale, que l'Argentine constitue un pays analogue approprié au sens de l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base.

3. Dumping des importations durant la PER

3.1. Valeur normale

- (23) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base, la valeur normale a été établie sur la base des informations émanant du producteur du pays

analogue ayant coopéré, à savoir sur la base du prix payé ou à payer sur le marché intérieur argentin par des clients indépendants, puisqu'il a été constaté que les ventes en question étaient effectuées au cours d'opérations commerciales normales.

- (24) En conséquence, la valeur normale a été établie comme étant le prix de vente moyen pondéré pratiqué sur le marché intérieur à l'égard des clients indépendants par le producteur argentin ayant coopéré.

- (25) Il a d'abord été vérifié si les ventes intérieures totales du produit similaire à des clients indépendants étaient représentatives au sens de l'article 2, paragraphe 2, du règlement de base, c'est-à-dire si ces ventes représentaient 5 % ou plus du volume total des ventes du produit concerné exporté vers l'Union. Les ventes intérieures du producteur argentin ayant coopéré ont été jugées suffisamment représentatives au cours de la PER.

- (26) La Commission a ensuite examiné si les ventes intérieures du produit similaire pouvaient être considérées comme ayant été effectuées au cours d'opérations commerciales normales, conformément à l'article 2, paragraphe 4, du règlement de base. À cet effet, elle a dû déterminer, pour le produit similaire vendu sur le marché argentin, la proportion des ventes intérieures bénéficiaires réalisées auprès de clients indépendants durant la PER. Comme toutes les ventes du produit similaire au cours de la PER étaient bénéficiaires, la valeur normale a été établie sur la base de la moyenne pondérée de l'ensemble des ventes intérieures.

3.2. Prix à l'exportation

- (27) Étant donné qu'aucune des entreprises chinoises ayant exporté vers l'Union n'a coopéré à l'enquête, les prix à l'exportation ont été établis sur la base des faits disponibles. Les informations fournies par l'importateur ayant coopéré et les données d'Eurostat relatives aux importations dans l'Union du produit concerné se sont avérées être la base la plus adéquate. Bien que la plupart de ces importations aient été effectuées sous le régime du perfectionnement actif (RPA) (le furfural chinois était transformé en alcool furfurylique pour l'exportation), rien ne permettait de croire qu'elles ne constituaient pas une base raisonnable pour établir les prix à l'exportation.

3.3. Comparaison

- (28) Aux fins d'une comparaison équitable entre la valeur normale et le prix à l'exportation et conformément à l'article 2, paragraphe 10, du règlement de base, il a été tenu compte, sous forme d'ajustements, de certaines différences en matière de transport et d'assurance qui affectaient les prix et leur comparabilité.

3.4. Marge de dumping

- (29) Conformément à l'article 2, paragraphe 11, du règlement de base, la marge de dumping a été établie sur la base d'une comparaison entre la valeur normale moyenne pondérée et la moyenne pondérée des prix à l'exportation au même stade commercial. Cette comparaison a révélé l'existence d'un dumping significatif de 35,6 %.

4. Évolution des importations en cas d'abrogation des mesures

- (30) En plus de la détermination de l'existence du dumping au cours de la PER, la probabilité d'une continuation du dumping en cas d'abrogation des mesures a été examinée. Étant donné qu'aucun producteur-exportateur de la RPC n'a coopéré à la présente enquête, les conclusions ci-dessous sont fondées sur les éléments disponibles conformément à l'article 18 du règlement de base, à savoir les informations fournies par l'importateur ayant coopéré, les données d'Eurostat, les statistiques d'exportation officielles de la RPC et la demande de réexamen.
- (31) À cet égard, les éléments suivants ont été analysés: l'évolution des importations vers l'Union en provenance de la RPC effectuées sous le régime RPA, l'évolution des exportations chinoises vers les pays tiers et les capacités inutilisées des producteurs chinois.

4.1. Évolution des importations en provenance de la RPC

- (32) Selon les statistiques d'exportation chinoises officielles, les exportations totales du produit concerné originaire de la RPC dans le monde ont augmenté de 117 % au cours de la période considérée. Cette hausse a principalement été absorbée par les marchés des États-Unis et d'autres pays tiers.
- (33) Pour ce qui est des exportations vers l'Union, selon Eurostat et les données vérifiées sur les importations, il est à noter qu'au cours de la PER, 99,9 % des importations totales du produit concerné dans l'Union en provenance de la RPC ont été effectuées sous le régime du perfectionnement actif et 0,1 % en vue de la mise en libre pratique. En 2007 et 2008, il n'y a pas eu d'importations en vue de la mise en libre pratique. Pour assurer l'exhaustivité des données, les importations en vue de la mise en libre pratique ont été prises en compte dans le volume total des importations; toutefois, une analyse approfondie de l'évolution des prix de ces importations a été jugée inutile du fait des volumes négligeables considérés.
- (34) Le volume d'importation en provenance de la RPC sous le RPA et en vue de la mise en libre pratique a chuté de 67 % entre 2007 et la PER, ce qui a coïncidé avec une baisse de la consommation de 24 % sur le marché de l'Union, comme indiqué au considérant 45 ci-après. Le furfural chinois importé sous le RPA a été transformé en alcool furfurylique pour l'exportation. Aucune informa-

tion n'est disponible sur la manière dont les importations en vue de la mise en libre pratique ont été utilisées dans l'Union; toutefois, il est raisonnable de supposer qu'en cas d'abrogation des mesures, au moins une partie des importations actuelles sous le RPA pourrait être importée en vue de la mise en libre pratique sous leur forme initiale ou en tant que produit en aval final (alcool furfurylique) vendu sur le marché de l'Union.

- (35) Le prix des exportations chinoises a varié selon les marchés au cours de la période allant de 2007 à la PER. Alors que le prix à l'exportation vers l'Union a fortement chuté (de 11 %) au cours de cette période, les autres marchés d'exportation ont connu une hausse d'environ 10 %. Toutefois, il est à noter qu'au cours de la PER, les prix pour le marché des États-Unis ont été quasiment au même niveau que ceux pour l'Union, alors que, selon les statistiques d'exportation chinoises, les exportations vers d'autres marchés ont été plus onéreuses de 19 % par tonne. Le produit concerné étant très homogène, de telles différences de prix ne peuvent s'expliquer que par la stratégie tarifaire délibérée des exportateurs chinois qui obtiennent des prix et des bénéfices plus élevés sur des marchés peu concurrentiels que sur des marchés tels que ceux de l'Union et des États-Unis, où des prix inférieurs sont pratiqués. Étant donné que les exportations vers l'Union et les États-Unis représentaient 46 % de la totalité des exportations chinoises, il est conclu que cette discrimination par les prix pourrait être maintenue, en cas d'abrogation des droits, afin de poursuivre le dumping au moins sur le marché de l'Union.

4.2. Capacités inutilisées des exportateurs

- (36) Vu la rareté des sources d'information publiques sur l'industrie chinoise du furfural, les conclusions qui suivent reposent essentiellement sur les informations contenues dans la demande de réexamen.
- (37) Selon la demande de réexamen au titre de l'expiration des mesures, la production chinoise de furfural a augmenté de façon constante depuis 1999. En 2009, le volume de production a atteint environ 320 000 tonnes. Le taux d'utilisation des capacités chinoises s'élèverait à environ 94 %, ce qui signifie qu'il existe une capacité inutilisée de quelque 20 000 tonnes par an en RPC, soit environ la moitié de la consommation totale dans l'Union. Il y aurait actuellement plus de deux cents usines de production de furfural en activité en RPC, dont un nombre croissant se lance dans des activités d'exportation.
- (38) Compte tenu de ce qui précède, il peut être conclu qu'en cas d'abrogation des mesures, il est probable que les exportations du produit concerné en provenance de la RPC arriveraient sur le marché de l'Union en grandes quantités en dehors du RPA et continueraient, sans doute, à faire l'objet d'un dumping.

5. Conclusion sur la probabilité de continuation du dumping

- (39) Étant donné la grande capacité de production disponible en RPC, l'aptitude des producteurs chinois à augmenter rapidement les volumes de production et à les orienter vers l'exportation, ainsi que la fixation des prix de ces exportations, il est raisonnable de supposer que l'abrogation des mesures entraînerait une reprise des exportations de la RPC vers l'Union en dehors du régime du perfectionnement actif.
- (40) Les prix à l'exportation actuels sous le RPA ne sont pas soumis au droit antidumping. Il est dès lors considéré que ces prix donnent aussi une indication sur les niveaux de prix futurs en cas d'abrogation des mesures. À cet égard, il a été établi que les prix à l'exportation chinois sous le RPA ont fait l'objet d'un dumping et ont entraîné une sous-cotation des prix des producteurs de l'Union de 11 % au cours de la PER, comme indiqué au considérant 70.
- (41) Il peut être déduit des constatations ci-dessus que les exportations de la RPC font toujours l'objet d'un dumping et qu'en cas d'abrogation des mesures antidumping actuelles, il est probable que le dumping continuera sur le marché de l'Union.

D. DÉFINITION DE L'INDUSTRIE DE L'UNION

- (42) Deux sociétés constituent l'industrie de l'Union (ci-après dénommée «IU»): Lenzing AG (Autriche) et Tanin Sevnica kemična industrija d.d. (Slovénie), qui représentaient 100 % de la production du produit concerné dans l'Union au cours de la PER. Les deux sociétés ont répondu aux questionnaires et ont pleinement coopéré à l'enquête. Sur cette base, les deux producteurs constituent l'IU au sens de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 5, paragraphe 4, du règlement de base. Pour des raisons de confidentialité, les données relatives aux résultats de l'IU ne sont présentées que sous forme de valeurs indiciaires.
- (43) L'IU a considérablement changé depuis l'enquête initiale: Furfural Español SA, actuellement Nutrafur, le producteur espagnol ayant déposé la plainte initiale en 1994, a stoppé sa production en octobre 2008. Nutrafur, qui soutient l'actuelle demande de réexamen, n'a pas coopéré à la présente procédure. Cependant, Nutrafur demeure actif sur le marché en tant que négociant achetant le produit concerné à ses anciens concurrents de l'Union. Les chiffres de production de Nutrafur, en 2007 et en 2008, qui étaient indiqués dans la demande, ont été inclus dans la consommation sur le marché de l'Union.

E. SITUATION SUR LE MARCHÉ DE L'UNION

1. Consommation sur le marché de l'Union

- (44) La consommation de furfural de l'Union a été établie sur la base des volumes de vente de l'IU sur le marché de l'Union (y compris les ventes de Nutrafur quand celui-ci produisait encore du furfural), des importations de la RPC sous le RPA ainsi que des importations en provenance de

pays tiers en vue de la mise en libre pratique, selon les données vérifiées de l'importateur, International Furan Chemicals BV (ci-après dénommé «IFC»), et d'Eurostat. Eurostat ne communiquant pas les informations complètes pour des raisons de confidentialité, ses données n'ont été utilisées que pour les importations en provenance de pays tiers autres que la RPC et la République dominicaine, étant donné qu'IFC est le seul importateur de furfural originaire de ces deux pays.

- (45) Sur cette base, au cours de la période considérée, la consommation de l'Union a diminué de 24 %, passant de 48 534 tonnes en 2007 à 36 725 tonnes pendant la PER.

Tableau 1 — Consommation de l'Union

Année	2007	2008	2009	PER
Tonnes	48 534	45 738	38 175	36 725
Indice (2007 = 100)	100	94	79	76
Variation annuelle		- 6	- 15	- 3

Sources: réponses vérifiées de l'IUet d'IFC au questionnaire, demande de réexamen et Eurostat.

2. Importations en provenance de la RPC

2.1. Volumes, parts de marché et prix

- (46) Selon les statistiques d'exportation chinoises, les importations chinoises en vue de la mise en libre pratique ont été négligeables (2,5 tonnes) au cours de la PER, la plupart des importations chinoises étant effectuées sous le RPA. Le volume d'importation chinois sous le RPA est passé de 8 264 tonnes en 2007 à 2 749 tonnes au cours de la PER, soit une baisse de 67 %. En 2008, les importations chinoises sous le RPA ont culminé à environ 10 000 tonnes, puis ont diminué au cours des années suivantes. Au cours de la période considérée, la part de marché chinoise sous le RPA a chuté de 9 points de pourcentage, passant de 17 % à 8 %.
- (47) Le prix chinois sous le RPA a diminué de 12 %, passant de 774 EUR en 2007 à 685 EUR au cours de la PER.

Tableau 2 — Importations en provenance de la RPC

Année	2007	2008	2009	PER
Tonnes	8 264	10 002	5 159	2 749
Indice (2007 = 100)	100	121	62	33
Variation annuelle		21	- 59	- 29
Part de marché	17 %	22 %	14 %	7 %
Prix en EUR/tonne	774	1 014	690	685
Indice (2007 = 100)	100	131	89	88

Sources: réponses vérifiées d'IFC au questionnaire.

3. Volume et prix des importations en provenance d'autres pays tiers

- (48) Il convient de noter que, comme l'a déjà révélé l'enquête initiale, les importations en provenance de la République dominicaine consistaient exclusivement en des livraisons par une société mère à sa filiale européenne pour produire de l'alcool furfurylique. Les prix appliqués dans ces transactions sont donc des prix de transfert entre sociétés liées et ne reflétaient pas les prix réels du marché. Selon Eurostat, les volumes d'importation et le prix moyen du furfural importé dans l'Union en provenance de pays autres que la RPC ont évolué comme suit:

Tableau 3 — Importations dans l'Union en provenance de la République dominicaine

Année	2007	2008	2009	PER
Tonnes	32 003	27 662	24 996	25 959
Indice (2007 = 100)	100	86	78	81
Variation annuelle		- 14	- 8	3
Part de marché	66 %	60 %	65 %	71 %
Prix en EUR/tonne	809	982	582	670
Indice (2007 = 100)	100	121	72	83

Tableau 4 — Importations dans l'Union en provenance d'autres pays tiers

Année	2007	2008	2009	PER
Tonnes	1 687	1 583	1 226	1 158
Indice (2007 = 100)	100	94	73	69
Variation annuelle		- 6	- 21	- 4
Part de marché	3 %	3 %	3 %	3 %
Prix en EUR/tonne	800	997	632	621
Indice (2007 = 100)	100	125	79	78

- (49) Pendant la période considérée, les volumes d'importation de furfural en provenance de la République dominicaine et de tous les autres pays tiers ont chuté de façon significative, respectivement de 19 % et de 31 %. La chute des importations en provenance de la République dominicaine a toutefois permis une augmentation de la part de marché, qui est passée de 66 % à 71 %. Cependant, toutes ces importations ont été incluses dans la production d'alcool furfurylique de la filiale européenne du producteur en République dominicaine. Les prix de ces transactions étaient donc des prix de transfert entre sociétés liées et peuvent ne pas refléter les prix réels du marché.

3.1. Volumes et prix à l'exportation de la RPC vers les autres pays tiers

- (50) Au cours de la période considérée, les volumes d'exportation ont augmenté de 105 % (représentant environ 9 % des ventes totales de l'Union au cours de la PER). Il est à

noter que les prix des ventes à l'exportation de l'IU vers les autres pays tiers étaient faibles au cours de la PER. Ce phénomène s'explique par la concurrence avec le furfural chinois sur de grandes quantités et à bas prix dans d'autres pays tiers.

Tableau 5 — Volumes et prix à l'exportation de l'IU vers les autres pays tiers

Année	2007	2008	2009	PER
Indice des quantités (2007 = 100)	100	136	211	205
Variation annuelle		36	75	- 6
Indice des prix (2007 = 100)	100	114	88	82
Variation annuelle		14	- 26	- 6

4. Situation économique de l'IU

- (51) La situation économique de l'IU, à savoir des deux sociétés Lenzing et Tanin, est analysée ci-dessous.

4.1. Production

- (52) La production totale du produit concerné par l'IU a augmenté de 14 % au cours de la période considérée.

Tableau 6 — Production de l'Union

Année	2007	2008	2009	RIP
Indice (2007 = 100)	100	109	114	114
Variation annuelle		9	5	0

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.2. Capacités de production et utilisation des capacités

- (53) Les capacités de production totales de l'IU n'ont pas changé au cours de la période considérée. L'utilisation des capacités de l'IU a augmenté de 12 points de pourcentage, passant de 85 % à 97 %, ce qui signifie que la production a presque atteint sa pleine capacité.

Tableau 7 — Capacités de l'Union

Année	2007	2008	2009	PER
Indice (2007 = 100)	100	100	100	100
Utilisation des capacités	85 %	92 %	96 %	97 %

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.3. Niveau des stocks

- (54) Le tableau ci-dessous montre que le niveau des stocks de l'IU a augmenté de 26 % au cours de la période considérée. Cette progression a été particulièrement forte entre 2007 et 2008, période au cours de laquelle les stocks ont crû de 193 %.

Tableau 8 — Stocks

Année	2007	2008	2009	PER
Indice (2007 = 100)	100	293	165	126
Variation annuelle		193	- 128	- 40

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.4. Volume des ventes et part de marché

- (55) Le volume des ventes de l'IU à des clients indépendants sur le marché de l'Union a augmenté de 13 % au cours de la PER. Parallèlement à cette hausse des ventes, la part de marché de l'IU a augmenté de 5 points de pourcentage au cours de la période considérée.

Tableau 9 — Volume des ventes et part de marché de l'Union

Année	2007	2008	2009	PER
Indice (2007 = 100)	100	100	112	113
Part de marché	10-20 %	10-20 %	14-24 %	15-25 %

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.5. Prix de vente moyens

- (56) Au cours de la période considérée, les prix de vente moyens pratiqués par l'IU sur le marché de l'Union ont diminué de 1 %. En 2008, le prix de vente moyen a culminé grâce à une augmentation de 11 %, mais a rapidement chuté au cours de l'année suivante. La légère baisse des prix de vente doit être considérée à la lumière de la hausse de 5 % du coût de production unitaire, que l'IU n'a pas pu prendre en compte.

Tableau 10 — Prix de vente moyen dans l'Union

Année	2007	2008	2009	PER
Indice (2007 = 100)	100	111	98	99
Variation annuelle		11	- 13	1

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.6. Coût moyen de production

- (57) Pendant la période considérée, le coût moyen de production (CMP) a augmenté de 5 %, principalement à cause de la hausse du taux d'emploi et donc de la hausse du coût total de la main-d'œuvre.

Tableau 11 — Coût moyen de production

Année	2007	2008	2009	PER
Indice (2007 = 100)	100	105	105	105
Variation annuelle		5	0	0

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.7. Rentabilité et flux de liquidités

- (58) Les bénéfices générés par l'IU ont chuté de façon significative au cours de la période considérée, de même que les flux de liquidités, qui ont baissé de 56 %. Ce phénomène est dû à la pression exercée sur les prix de vente, malgré la hausse de la production et des ventes.

Tableau 12 — Rentabilité et flux de liquidités

Année	2007	2008	2009	PER
Indice de rentabilité (2007 = 100)	100	175	- 7	- 4
Variation annuelle		75	- 182	3
Indice des flux de liquidités (2007 = 100)	100	144	49	44
Variation annuelle		44	- 95	- 5

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.8. Investissements, rendement des investissements et aptitude à mobiliser des capitaux

- (59) Les investissements ont chuté de 95 % entre 2007 et la PER. Le rendement des investissements, exprimé en bénéfices/pertes pour le produit concerné par rapport à la valeur comptable nette des investissements, a nettement diminué au cours de la période considérée, suivant la même évolution que les investissements. En raison de la détérioration de la rentabilité et du flux de liquidités, l'aptitude du requérant à mobiliser des capitaux s'est fortement dégradée pendant la période considérée. Cette dégradation apparaît aussi clairement au niveau des investissements du requérant, qui ont chuté de 95 % pendant la période considérée.

Tableau 13 — Investissements et rendement des investissements

Année	2007	2008	2009	PER
Indice des investissements (2007 = 100)	100	61	2	5
Variation annuelle		- 39	- 59	3
Indice du rendement des investissements (2007 = 100)	100	196	- 7	- 4
Variation annuelle		96	- 203	3

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.9. *Emploi et productivité*

- (60) Au cours de la période considérée, le taux d'emploi au sein de l'IU a augmenté de 8 %. La productivité, mesurée en tonnes produites par personne occupée, a crû de 6 %. Le coût total de la main-d'œuvre a toutefois augmenté de 16 % au cours de la période considérée.

Tableau 14 — Emploi et productivité

Année	2007	2008	2009	PER
Indice de l'emploi	100	109	109	108
Indice de la productivité (tonnes/salarié)	100	100	105	106
Indice du coût de la main-d'œuvre	100	114	115	116

Sources: réponses vérifiées des producteurs de l'Union au questionnaire.

4.10. *Importance de la marge de dumping*

- (61) Compte tenu du volume, de la part de marché et des prix des importations en provenance de la RPC, l'incidence de la marge de dumping effective sur l'IU ne peut être considérée comme négligeable.

4.11. *Redressement à la suite des pratiques de dumping antérieures*

- (62) Comme le montre l'évolution positive de la plupart des indicateurs énumérés ci-dessus, l'IU s'est partiellement remise des effets préjudiciables des importations en dumping originaires de la RPC au cours de la période considérée.

4.12. *Croissance*

- (63) Alors que la consommation de l'Union a chuté de 24 % pendant la période considérée, la production, le volume des ventes et la part de marché de l'IU ont augmenté au cours de la même période. Dans le même temps, le volume et la part de marché des importations en provenance de la RPC ont diminué. Les mesures pourraient toutefois profiter, jusqu'à un certain point, à l'IU, étant donné que la pression chinoise exercée sur les prix de vente l'a empêchée de générer des bénéfices et d'atteindre ses bénéfices escomptés.

5. **Conclusion sur la situation économique de l'IU**

- (64) Le furfural originaire de République dominicaine n'est pas disponible sur le marché libre de l'Union. Par conséquent, rien ne permet d'avancer que ces importations ont contribué à précariser la situation de l'IU. Les volumes d'importation en provenance d'autres pays tiers ont considérablement chuté et atteint un niveau tel que leur incidence ne peut être considérée comme significative, même si des prix très bas leur sont appliqués.
- (65) Les mesures à l'encontre de la RPC ont eu un effet positif sur la situation économique de l'IU, car la plupart des

indicateurs de préjudice ont témoigné d'une évolution positive: la production, le volume des ventes et la valeur des ventes ont augmenté. Malgré la baisse de la consommation, l'IU est parvenue à augmenter sa part de marché. En revanche, la rentabilité a considérablement diminué au cours de la PER. L'IU n'a pas été en mesure d'atteindre ses bénéfices escomptés qui avaient été fixés, lors de l'enquête initiale, à 5 % pour garantir son développement. De ce fait, il est conclu que l'IU a subi un préjudice important au sens de l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base et que sa situation financière demeure fragile.

F. **PROBABILITÉ DE RÉAPPARITION DU PRÉJUDICE**

- (66) Selon les conclusions des considérants 39 et 40 ci-dessus, l'expiration des mesures serait susceptible de provoquer une augmentation significative des exportations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC vers l'Union.

- (67) Comme indiqué ci-dessus, les producteurs chinois ont la capacité de rediriger de grands volumes d'exportation vers le marché de l'Union en cas d'abrogation des mesures. Selon la demande de réexamen, les capacités de production chinoises ont atteint 320 000 tonnes en 2009, avec des capacités inutilisées d'au moins 20 000 tonnes. En outre, il semble que d'autres marchés d'exportation, tels que le Japon, la Thaïlande et les États-Unis, ne seraient pas en mesure d'absorber ces capacités inutilisées, qui seraient donc très probablement dirigées vers le marché de l'Union.

- (68) Les statistiques d'exportation chinoises montrent que le prix du produit concerné destiné aux États-Unis était similaire à celui des exportations vers l'Union au cours de la PER. Les prix chinois étaient plus élevés pour les autres marchés d'exportation.

- (69) Toutefois, étant donné que les prix chinois ont sous-coté ceux de l'IU de 11 %, il est probable qu'en cas d'abrogation des mesures, les exportateurs chinois poursuivraient leurs pratiques afin de récupérer leur part de marché perdue. Un tel comportement, associé à leur aptitude à fournir des quantités importantes de produit concerné sur le marché de l'Union, aurait des effets très négatifs sur l'IU, et notamment sur sa rentabilité.

- (70) Compte tenu de ce qui précède, il est conclu que l'abrogation des mesures conduirait, selon toute probabilité, à une réapparition du préjudice résultant des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC.

G. **INTÉRÊT DE L'UNION**

1. **Remarque préliminaire**

- (71) Conformément à l'article 21 du règlement de base, il a été examiné si la prorogation des mesures antidumping en vigueur serait ou non contraire à l'intérêt de l'Union dans son ensemble.

- (72) La détermination de l'intérêt de l'Union repose sur une évaluation de tous les intérêts en cause, c'est-à-dire ceux de l'IU, des importateurs/négociants, ainsi que des utilisateurs et fournisseurs du produit concerné.
- (73) Lors des précédentes enquêtes, l'adoption de mesures a été considérée comme n'étant pas contraire à l'intérêt de l'Union. De plus, la présente enquête est une enquête de réexamen au titre de l'expiration des mesures, qui analyse une situation dans laquelle des mesures antidumping sont en vigueur.
- (74) Sur cette base, il a été examiné si, en dépit de la conclusion selon laquelle il existe une probabilité de continuation du dumping et de réapparition du préjudice, il existait des raisons impérieuses de conclure qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union de maintenir des mesures dans ce cas particulier.

2. Intérêt de l'IU

- (75) L'IU s'est révélée être une industrie viable, capable de s'adapter aux conditions changeantes du marché. Ces conclusions ont notamment été confirmées par l'évolution positive de la production et des ventes dans un contexte de baisse de la consommation dans l'Union. Toutefois, du fait de la très forte pression exercée sur les prix de vente, la rentabilité n'a pas connu la même évolution positive.
- (76) Étant donné les capacités inutilisées de furfural existantes en RPC et le fait que les autres marchés d'exportation (tels que le Japon, la Thaïlande et les États-Unis) ne peuvent pas absorber ces capacités inutilisées, il est très probable qu'en cas d'abrogation des mesures, les exportateurs chinois tenteraient de récupérer leur part de marché perdue en poursuivant leurs pratiques de dumping sur le marché de l'Union.
- (77) Par conséquent, en cas de non-prorogation des mesures antidumping, il est très probable que la situation de l'IU subirait une forte détérioration à cause des exportations chinoises à bas prix ayant fait l'objet d'un dumping, comme expliqué aux considérants 65 à 68.

3. Intérêt des importateurs

- (78) Un seul importateur de l'Union a coopéré à la procédure: IFC, une société sise aux Pays-Bas et appartenant à un producteur de furfural en République dominicaine. IFC est le seul importateur actif de furfural dans l'Union. Quelques autres sociétés importent le produit concerné de façon occasionnelle. IFC est le principal acteur sur le marché du furfural (et de l'alcool furfurylique) de l'Union, car il représente environ 80 % de la consommation dans l'Union. IFC importe de la République dominicaine, de la RPC sous le RPA et d'autres pays tiers. Par ailleurs, IFC est le principal client de l'IU, acquérant environ 32 % des ventes totales de celle-ci. Le furfural acheté est ensuite

transformé en alcool furfurylique par TFC, la société liée d'IFC sise à Geel, en Belgique.

- (79) Cet importateur est relativement neutre à l'égard de la procédure, car d'une part, il souhaiterait avoir accès au furfural chinois sans aucune restriction ni la charge de respecter les exigences douanières pour le RPA, et d'autre part, il voudrait que l'IU subsiste afin de se procurer le produit concerné dans de brefs délais. En outre, la prorogation des mesures élimine la concurrence avec les importations de sa société productrice mère en République dominicaine et renforce la mainmise du groupe sur les marchés du furfural et de l'alcool furfurylique (y compris sous le RPA) dans l'Union.

4. Intérêt des utilisateurs

- (80) La Commission a envoyé des questionnaires à vingt-sept utilisateurs industriels de furfural. Seuls trois utilisateurs ont coopéré à la procédure; toutefois, ils ne se procureraient pas de furfural en RPC, mais l'achetaient directement auprès de l'IU. Le furfural n'a qu'une importance négligeable pour les activités de ces utilisateurs, à savoir le raffinage de pétrole ou l'industrie des huiles lubrifiantes. Par conséquent, ils ne se sentent pas particulièrement concernés par les mesures antidumping.

5. Conclusion concernant l'intérêt de l'Union

- (81) Sur la base de ce qui précède, force est de constater qu'il n'existe pas de raisons impérieuses s'opposant au maintien des mesures antidumping actuelles.

H. MESURES ANTIDUMPING

- (82) Toutes les parties ont été informées des faits et considérations essentiels sur la base desquels la Commission avait l'intention de recommander le maintien des mesures existantes. Un délai leur a également été accordé afin qu'elles puissent formuler leurs observations à la suite de cette notification. Les observations soumises ont été analysées mais n'ont abouti à aucune modification des considérations et faits essentiels sur la base desquels il a été décidé de maintenir les mesures antidumping actuelles.
- (83) Il s'ensuit que, conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base, il y a lieu de maintenir les mesures antidumping instituées par le règlement (CE) n° 639/2005 sur les importations de furfural originaire de la RPC. Ces mesures consistent en un droit spécifique.
- (84) Toutefois, étant donné que ce droit spécifique a été établi sur la base des conclusions de l'enquête initiale de 1995 et n'a jamais été révisé, il a été jugé adéquat d'évaluer si le niveau du droit est encore pertinent. À cet égard, la Commission a décidé d'ouvrir, de sa propre initiative, un réexamen intermédiaire au titre de l'article 11, paragraphe 3, du règlement de base,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Il est institué un droit antidumping définitif sur les importations de furfural (également dénommé «2-furaldéhyde» ou «furfurol») relevant du code NC 2932 12 00, originaire de la République populaire de Chine.
2. Le montant du droit applicable est de 352 EUR par tonne.
3. En cas de dommage avant la mise en libre pratique des marchandises, lorsque le prix payé ou à payer est calculé proportionnellement aux fins de la détermination de la valeur en douane conformément à l'article 145 du règlement (CEE)

n° 2454/93 de la Commission du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire ⁽¹⁾, le montant du droit antidumping, calculé sur la base des montants énoncés au paragraphe 2 du présent article, est réduit au prorata du prix réellement payé ou à payer.

4. Sauf indication contraire, les dispositions en vigueur en matière de droits de douane sont applicables.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 mai 2011.

Par le Conseil
Le président
MARTONYI J.

⁽¹⁾ JO L 253 du 11.10.1993, p. 1.

RÈGLEMENT (UE) N° 454/2011 DE LA COMMISSION

du 5 mai 2011

relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen

(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 ⁽¹⁾, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 2, point e), de la directive 2008/57/CE, le système ferroviaire est subdivisé en sous-systèmes de nature structurelle ou fonctionnelle. Chacun des sous-systèmes doit faire l'objet d'une spécification technique d'interopérabilité (ci-après dénommée «STI»).
- (2) Par sa décision C(2006) 124 du 9 février 2007, la Commission a conféré un mandat à l'Agence ferroviaire européenne (ci-après «l'Agence») pour développer des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) conformément à la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ⁽²⁾. Aux termes de ce mandat, l'Agence a été chargée d'élaborer le projet de STI relatif aux applications télématiques au service des voyageurs. Elle a soumis une recommandation le 31 mai 2010. Cette recommandation devrait être complétée par une recommandation supplémentaire à la suite d'un mandat de la Commission concernant les tarifs, la billetterie et les réservations pour les voyages nationaux. Dans sa recommandation, l'Agence devra tenir compte des développements nationaux et de l'évolution technique dans le domaine de la billetterie innovante et de l'intermodalité.
- (3) Les spécifications techniques d'interopérabilité sont des spécifications adoptées conformément à la directive 2008/57/CE. La STI figurant en annexe porte sur le sous-système des applications télématiques au service des voyageurs, en vue de répondre aux exigences essentielles et de garantir l'interopérabilité du système ferroviaire.

- (4) L'interconnexion efficace des systèmes d'information et de communication des différents gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires est jugée importante, en particulier pour la fourniture d'informations à jour et pour les services de billetterie destinés aux voyageurs.
- (5) L'objet de la présente STI est de définir des procédures et des interfaces entre tous les types d'acteurs afin de fournir des informations et de délivrer des billets aux voyageurs par l'intermédiaire de technologies largement disponibles. Il convient qu'elle englobe l'échange d'informations sur les aspects suivants: systèmes fournissant aux voyageurs des informations avant et pendant le voyage, systèmes de réservation et de paiement, gestion des bagages, délivrance de billets aux guichets, aux guichets automatiques, à bord des trains, par téléphone, l'internet ou toute autre technologie de l'information largement disponible, gestion des correspondances entre trains et avec d'autres modes de transport.
- (6) Les informations fournies aux passagers devraient être accessibles conformément aux exigences de la 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 ⁽³⁾.
- (7) Les dispositions de la présente STI ne doivent pas préjuger les décisions prises par les États membres en application de l'article 2 du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾.
- (8) Des spécifications détaillées sont nécessaires pour garantir que le présent règlement peut être appliqué. Ces spécifications définissent le système d'échange de données fondé sur des composants communs et sur l'interconnexion des systèmes d'information et de communication des acteurs concernés. En outre, une description de la gouvernance pour le développement, le déploiement et l'exploitation de ce système et un schéma directeur pour les phases de développement et de déploiement sont également nécessaires. Ces éléments seront produits lors de la phase de mise en œuvre initiale. La STI doit donc être modifiée à un stade ultérieur afin de prendre en compte ces éléments (spécifications détaillées, gouvernance et schéma directeur).

⁽¹⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.⁽²⁾ JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.⁽³⁾ JO L 64 du 7.3.2008, p. 72.⁽⁴⁾ JO L 315 du 3.12.2007, p. 14.

- (9) Conformément à l'article 5, paragraphe 8, de la directive 2008/57/CE, les documents techniques publiés par l'Agence visés dans le présent règlement doivent être considérés comme des annexes de la STI et devenir obligatoires à partir de l'entrée en application de la STI.
- (10) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. La spécification technique d'interopérabilité (ci-après «STI») concernant l'élément «applications au service des voyageurs» du sous-système «applications télématiques» du système ferroviaire transeuropéen, aux termes de l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE, est énoncée à l'annexe I.

2. La STI s'applique à l'élément «applications au service des voyageurs» du sous-système «applications télématiques» tel que défini au point 2.5 de l'annexe II de la directive 2008/57/CE.

3. En ce qui concerne les services ferroviaires de voyageurs assurés au départ ou à destination de pays tiers, le respect des exigences de la présente STI est sous réserve de la disponibilité d'informations de la part des acteurs en dehors de l'Union européenne, à moins que des accords bilatéraux ne prévoient des échanges d'informations compatibles avec la présente STI.

Article 2

La présente STI est mise en œuvre en trois étapes:

- une première phase d'élaboration de spécifications informatiques détaillées, des modalités de gouvernance et d'un schéma directeur (phase un),
- une deuxième phase concernant le développement du système d'échange de données (phase deux), et
- une phase finale concernant le développement du système d'échange de données (phase trois).

Article 3

1. L'Agence ferroviaire européenne publie sur son site internet les documents techniques énumérés à l'annexe III et les tient à jour. Elle met en œuvre une gestion des modifications pour les documents techniques telle que spécifiée au point 7.5.2

de l'annexe I. Elle fait rapport à la Commission sur l'avancement de ces documents. La Commission informe les États membres par l'intermédiaire du comité institué par l'article 29 de la directive 2008/57/CE.

2. L'Agence ferroviaire européenne publie sur son site internet les dossiers de référence visés au point 4.2.19 de l'annexe I et les tient à jour. Elle met en œuvre une gestion des modifications pour ces dossiers. Elle fait rapport à la Commission sur l'évolution de ces documents. La Commission informe les États membres par l'intermédiaire du comité institué par l'article 29 de la directive 2008/57/CE.

3. L'Agence ferroviaire européenne soumet sa recommandation sur les points ouverts énumérés à l'annexe II du présent règlement pour le 31 mars 2012.

Article 4

Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les gestionnaires de gare, les vendeurs de billets et l'Agence appuient les travaux de la phase un comme indiqué au point 7.2 de l'annexe I, en apportant des informations et une expertise fonctionnelles et techniques.

Article 5

Les organismes représentant le secteur ferroviaire intervenant au niveau européen tels que définis à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, ainsi qu'un représentant des vendeurs de billets et un représentant des voyageurs européens, élaborent les spécifications informatiques détaillées, les modalités de gouvernance et le schéma directeur tels que décrits au point 7 de l'annexe I et les soumettent à la Commission au plus tard un an après la publication du présent règlement au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 6

Les États membres veillent à ce que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les gestionnaires de gare et les vendeurs de billets soient informés du présent règlement.

Article 7

Le présent règlement est modifié en tenant compte des résultats de la phase un, telle que décrite au point 7.2 de l'annexe I.

⁽¹⁾ JO L 164 du 30.4.2004, p. 1.

Article 8

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 5 mai 2011.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE I

1. INTRODUCTION

1.1. **Champ d'application technique**

La présente spécification technique d'interopérabilité (ci-après «STI») concerne l'élément «applications au service des voyageurs» du sous-système «applications télématiques» du système ferroviaire transeuropéen visé à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE. Elle relève des domaines de nature fonctionnelle figurant sur la liste de l'annexe II de la directive 2008/57/CE.

1.2. **Champ d'application territorial**

Le champ d'application territorial de la présente STI est le système ferroviaire transeuropéen tel qu'il est défini à l'article 2, point a), de la directive 2008/57/CE.

1.3. **Contenu de la STI**

Le contenu de la présente STI est conforme à l'article 5 de la directive 2008/57/CE.

La présente STI énonce également, au chapitre 4, les règles d'exploitation et de maintenance spécifiques des champs d'application technique et territorial.

2. DÉFINITION DU SOUS-SYSTÈME/CHAMP D'APPLICATION

2.1. **Sous-système**

La présente STI s'applique:

- a) au sous-système fonctionnel «applications télématiques au service des voyageurs»;
- b) à la partie du sous-système «entretien» liée aux applications télématiques au service des voyageurs (méthodes d'utilisation, gestion, mise à jour et maintenance des bases de données, logiciels et protocoles de communication de données, etc.).

Elle englobe des informations sur les aspects suivants:

- a) systèmes d'information des voyageurs avant et pendant le voyage;
- b) systèmes de réservation et de paiement;
- c) gestion des bagages;
- d) délivrance de billets à des guichets ou des guichets automatiques, par téléphone ou par internet ou par toute autre technologie de l'information largement disponible, y compris à bord des trains;
- e) gestion des correspondances entre les trains et avec d'autres modes de transport.

2.1.1. *Information des voyageurs avant et pendant le voyage*

L'annexe II du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires dresse la liste des informations minimales que les entreprises ferroviaires et/ou les vendeurs de billets doivent fournir aux voyageurs.

2.1.2. *Systèmes de réservation et de paiement*

Des informations seront échangées entre les systèmes de réservation et de billetterie et les systèmes de paiement des différents vendeurs de billets et entreprises ferroviaires afin de permettre au voyageur de payer les billets, réservations et suppléments pour le voyage et le service de son choix.

2.1.3. *Gestion des bagages*

Des informations seront fournies au voyageur concernant les procédures de plainte en cas de bagage enregistré perdu au cours du voyage. En outre, les voyageurs recevront des informations concernant l'envoi ou le retrait de bagages enregistrés.

2.1.4. *Délivrance de billets à des guichets ou des guichets automatiques, par téléphone ou par internet ou toute autre technologie de l'information largement disponible*

Des informations seront communiquées entre les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets afin de permettre à ces derniers de délivrer, en fonction des disponibilités, des billets, des billets directs et des suppléments, et d'effectuer des réservations.

2.1.5. *Gestion des correspondances entre les trains et avec d'autres modes de transport*

Une norme est proposée pour la fourniture d'informations à d'autres modes de transport et l'échange d'informations avec eux.

3. EXIGENCES ESSENTIELLES

3.1. **Respect des exigences essentielles**

En vertu de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE, le système ferroviaire transeuropéen, ses sous-systèmes et ses constituants d'interopérabilité doivent satisfaire aux exigences essentielles définies en termes généraux à l'annexe III de la directive.

Dans les limites de la présente STI, les exigences essentielles pertinentes citées dans son chapitre trois seront satisfaites, au niveau du sous-système, par le respect des spécifications décrites au chapitre 4, *Caractérisation du sous-système*.

3.2. **Aspects liés aux exigences générales**

La pertinence des exigences générales dans le cas du sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» est déterminée comme suit.

3.2.1. *Sécurité*

Les exigences essentielles liées à la sécurité qui s'appliquent au sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» sont les suivantes: exigences essentielles 1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.1.4, 1.1.5 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE. Ces exigences essentielles ne concernent pas le sous-système «applications télématiques».

3.2.2. *Fiabilité et disponibilité*

L'exigence essentielle 1.2 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE est satisfaite par les chapitres suivants:

— Chapitre 4.2.19: Fichiers de référence et bases de données,

— Chapitre 4.2.21: Mise en réseau et communication.

3.2.3. *Santé*

Les exigences essentielles 1.3.1 et 1.3.2 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE ne concernent pas le sous-système «applications télématiques».

3.2.4. *Protection de l'environnement*

Les exigences essentielles 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3, 1.4.4 et 1.4.5 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE ne concernent pas le sous-système «applications télématiques».

3.2.5. *Compatibilité technique*

L'exigence essentielle 1.5 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE ne concerne pas le sous-système «applications télématiques».

3.3. **Aspects spécifiques du sous-système «applications télématiques au service des voyageurs»**

La pertinence des exigences générales dans le cas du sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» est déterminée comme suit.

3.3.1. *Compatibilité technique*

L'exigence essentielle 2.7.1 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE est notamment satisfaite par les chapitres suivants:

— Chapitre 4.2.19: Fichiers de référence et bases de données,

— Chapitre 4.2.21: Mise en réseau et communication.

3.3.2. *Fiabilité et disponibilité*

L'exigence essentielle 2.7.2 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE est notamment satisfaite par les chapitres suivants:

— Chapitre 4.2.19: Fichiers de référence et bases de données,

— Chapitre 4.2.21: Mise en réseau et communication.

Toutefois, cette exigence essentielle, et en particulier la méthode utilisée pour garantir l'efficacité de ces applications télématiques et la qualité du service, constitue la base de la STI dans son ensemble et ne se limite pas aux chapitres mentionnés plus haut.

3.3.3. *Santé*

En ce qui concerne l'exigence essentielle 2.7.3 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE, la présente STI ne fixe pas d'exigences supplémentaires par rapport aux législations nationales et européenne relatives aux règles minimales en matière d'ergonomie et de protection de la santé applicables à l'interface entre ces applications télématiques et les utilisateurs.

3.3.4. *Sécurité*

L'exigence essentielle 2.7.4 de l'annexe III de la directive 2008/57/CE est satisfaite par les chapitres suivants:

— Chapitre 4.2.19: Fichiers de référence et bases de données,

— Chapitre 4.2.21: Mise en réseau et communication.

4. CARACTÉRISATION DU SOUS-SYSTÈME

4.1. **Introduction**

Compte tenu de l'ensemble des exigences essentielles applicables, le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» est caractérisé par les paramètres fondamentaux suivants décrits dans les points suivants.

4.2. **Spécifications fonctionnelles et techniques du sous-système**

4.2.1. *Échange de données relatives aux horaires*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités d'échange de données relatives aux horaires par l'entreprise ferroviaire.

Le présent paramètre fondamental garantit que des horaires comprenant les éléments de données définis ci-après sont mis à la disposition d'une autre entreprise ferroviaire, de tiers et d'organismes publics. Le présent paramètre fondamental garantit également que chaque entreprise ferroviaire fournit des données relatives aux horaires exactes et à jour.

Les dispositions liées au présent paramètre fondamental s'appliquent aux services voyageurs de l'entreprise ferroviaire.

Le présent paramètre fondamental correspond au processus suivant:

4.2.1.1. *L'entreprise ferroviaire met ses horaires à la disposition d'autres entreprises ferroviaires et de tiers*

L'entreprise ferroviaire met à la disposition de toutes les entreprises ferroviaires, de tiers et d'organismes publics l'ensemble des horaires dont elle est responsable en qualité de seul transporteur ou de transporteur conjoint et qui sont liés aux services de transport disponibles à l'achat par le public. L'entreprise ferroviaire veille à l'exactitude et à l'actualité des données relatives aux horaires. Les données relatives aux horaires sont maintenues à disposition au moins douze mois après leur expiration.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire exploite un service de transport pour lequel elle a qualité de transporteur conjoint, elle veille, avec les autres transporteurs conjoints, à ce que sa partie des horaires soit exacte et à jour.

Le principal contenu des données relatives aux horaires est le suivant:

- principes fondamentaux des variantes de train,
- représentation d'un train,
- les différents modes possibles de représentation des jours de circulation,
- catégorie de trains/mode de service,
- relations entre services de transport,
- groupes de voitures attachés aux trains,
- rattachement, détachement,
- correspondances directes,
- correspondances directes (changement de numéro de service),
- modalités des services de transport,
- arrêts avec restrictions de circulation,
- trains de nuit,
- passage de fuseaux horaires,
- régime de tarification et modalités de réservation,
- fournisseur d'informations,
- fournisseur de réservations,
- services accessibles,
- accessibilité du train (notamment disponibilité de places assises prioritaires, d'espaces pour fauteuil roulant, de places couchées accessibles à tous – voir STI PMR, point 4.2.4), voir le point 4.2.6.1,
- services supplémentaires,
- correspondance - temps entre services de transport,
- liste des gares.

Pour les services de transport entièrement contrôlés par l'entreprise ferroviaire, l'horaire annuel est mis à disposition au moins deux mois avant son entrée en application. Pour les autres services de transport, l'entreprise ferroviaire doit mettre les horaires à disposition dès que possible.

L'entreprise ferroviaire doit mettre à disposition les modifications éventuelles des horaires annuels par la publication de mises à jour au moins sept jours avant la prise d'effet des changements. Cette obligation s'applique uniquement si le changement parvient à la connaissance de l'entreprise ferroviaire sept jours ou plus avant sa prise d'effet.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent satisfaire au document technique suivant:

— B.4 (voir l'annexe III).

4.2.2. *Échange de données relatives aux tarifs*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités d'échange de données relatives aux tarifs par l'entreprise ferroviaire.

Le présent paramètre fondamental garantit que les données relatives aux tarifs sont, dans le format défini ci-après, mises à la disposition d'autres entreprises ferroviaires ou de tiers autorisés à vendre des voyages.

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent à tous les tarifs voyageurs de l'entreprise ferroviaire pour les ventes intérieures, internationales et étrangères.

Le présent paramètre fondamental correspond au processus suivant:

4.2.2.1. *L'entreprise ferroviaire met ses tarifs à la disposition d'autres entreprises ferroviaires, d'organismes publics autorisés et de tiers autorisés à vendre*

L'entreprise ferroviaire doit mettre à disposition tous ses tarifs (y compris les prix des voyages) en garantissant l'accès aux entreprises ferroviaires, aux tiers auxquels elle accorde l'autorisation de vendre des voyages conformément à des accords de distribution et aux organismes publics autorisés. L'entreprise ferroviaire veille à l'exactitude et à l'actualité des données sur les tarifs.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire exploite un service de transport pour lequel elle a qualité de transporteur conjoint, elle veille, avec les autres transporteurs conjoints, à ce que les données tarifaires soient exactes et à jour.

Le principal contenu des données tarifaires destinées à des ventes internationales ou à l'étranger doit être tel que défini à l'annexe IV.

Les données tarifaires destinées à des ventes internationales ou à l'étranger doivent être mises à la disposition d'entreprises ferroviaires, de tiers autorisés à vendre conformément à des accords de distribution et d'organismes publics autorisés, au moins aussi longtemps à l'avance que prévu à l'annexe IV.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être conformes, en ce qui concerne les données tarifaires destinées à des ventes internationales ou à l'étranger, aux documents techniques suivants:

— B.1 (voir l'annexe III),

— B.2 (voir l'annexe III),

— B.3 (voir l'annexe III).

Les données relatives aux tarifs pour les ventes intérieures doivent être mises à la disposition des entreprises ferroviaires et des tiers autorisés à vendre ainsi que des organismes publics autorisés, au moins aussi longtemps à l'avance que dans le cas des données tarifaires destinées aux ventes internationales ou à l'étranger.

Le processus ci-dessus et les informations utilisées à cet effet en ce qui concerne les données tarifaires destinées aux ventes intérieures doivent satisfaire aux documents techniques qui seront développés par l'Agence (voir l'annexe II).

4.2.3. *Traitement des informations relatives aux coordonnées des entreprises ferroviaires*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de fourniture par les entreprises ferroviaires d'informations concernant leur site internet officiel sur lequel les clients peuvent obtenir des informations exactes.

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent à toutes les entreprises ferroviaires.

Le présent paramètre fondamental correspond au processus suivant:

4.2.3.1. L'entreprise ferroviaire met à disposition l'ensemble de ses données de contact (coordonnées)

L'entreprise ferroviaire doit mettre à la disposition des autres entreprises ferroviaires, de l'Agence, des tiers et des organismes publics une série de données comprenant son nom de transporteur, son code de transporteur et l'adresse de son site internet officiel. Le site internet officiel visé dans le présent paramètre fondamental doit être lisible à la machine et conforme aux lignes directrices de l'accessibilité des contenus sur internet. Si une entreprise ferroviaire exploite une unité commerciale conjointe avec une ou plusieurs autres entreprises ferroviaires, le nom de l'unité commerciale conjointe, les codes de transporteur et le site internet officiel doivent être mis à la disposition des autres entreprises ferroviaires.

Lorsqu'une entreprise ferroviaire met ses horaires à la disposition d'autres entreprises ferroviaires en application du chapitre 4.2.1.1, elle veille à ce que le nom de transporteur indiqué sur ces horaires corresponde au nom de transporteur indiqué dans cette série de données. Si des changements sont survenus, l'entreprise ferroviaire met à jour le contenu de la série de données dès que possible.

4.2.4. *Traitement des informations concernant les conditions de transport*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de traitement, par l'entreprise ferroviaire, des informations relatives aux conditions de transport.

Le présent paramètre fondamental garantit que les conditions de transport sont disponibles sur le site internet officiel de l'entreprise ferroviaire.

Les dispositions liées au présent paramètre fondamental s'appliquent aux services voyageurs de l'entreprise ferroviaire.

Le présent paramètre fondamental correspond au processus suivant:

4.2.4.1. L'entreprise ferroviaire publie les informations relatives aux conditions de transport

L'entreprise ferroviaire publie les informations relatives:

- aux conditions générales de transport pour les voyageurs ferroviaires (GCC-CIV/PRR);
- à ses propres conditions de transport;
- sous forme d'un hyperlien, au règlement (CE) n° 1371/2007 du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires;
- aux modes de paiement acceptés;
- aux conditions de vente et d'après-vente, en particulier en ce qui concerne les possibilités d'échange et de remboursement des billets;
- aux procédures de dépôt des plaintes

au moins sur son site internet officiel. Ce site internet doit être conforme aux lignes directrices en matière d'accessibilité des contenus sur internet, qui tiennent compte des besoins des personnes atteintes d'un handicap auditif et/ou visuel.

Le présent processus doit être mis en œuvre pour la première publication, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente STI. Les modifications de ces informations doivent être publiées au moins 6 jours avant leur prise d'effet. L'entreprise ferroviaire doit dresser la liste des articles modifiés par rapport à la version précédente. À chaque nouvelle version, l'entreprise ferroviaire maintient sur son site officiel une copie de la version précédente.

4.2.5. *Traitements des informations concernant le transport de bagages enregistrés*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de fourniture d'informations par l'entreprise ferroviaire pour le transport de bagages enregistrés si le service est proposé par elle. Si le service n'est pas proposé, l'entreprise ferroviaire le signale.

Le présent paramètre fondamental garantit que des informations sur le traitement des bagages enregistrés sont mises à la disposition des voyageurs.

Le présent paramètre fondamental correspond au processus suivant:

4.2.5.1. L'entreprise ferroviaire publie les conditions de traitement des bagages enregistrés

L'entreprise ferroviaire publie à l'attention des voyageurs les conditions de traitement des bagages enregistrés, si elle propose ce service. Si ce service n'est pas proposé, l'entreprise ferroviaire le signale. Cette information doit être publiée au moins sur le site internet officiel de l'entreprise ferroviaire. Ce site internet doit être conforme aux lignes directrices en matière d'accessibilité des contenus sur internet, qui tiennent compte des besoins des personnes atteintes d'un handicap auditif et/ou visuel.

Le présent processus doit être mis en œuvre pour la première publication, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente STI. Les modifications de ces informations doivent être publiées au moins 6 jours avant leur prise d'effet. L'entreprise ferroviaire doit dresser la liste des articles modifiés par rapport à la version précédente. À chaque nouvelle version, l'entreprise ferroviaire maintient sur son site officiel une copie de la version précédente.

4.2.6. *Traitement de l'information concernant le transport et l'assistance des personnes à mobilité réduite (PMR)*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de la fourniture, par l'entreprise ferroviaire, le vendeur de billets et/ou le gestionnaire de gare, d'informations concernant le transport et l'assistance des PMR.

Le présent paramètre fondamental garantit que des informations sur le transport et l'assistance des PMR sont mises à la disposition des voyageurs. Si l'entreprise ferroviaire utilise les TIC pour l'envoi d'une demande de disponibilité/réservation d'une assistance pour PMR, le système destinataire doit être au moins capable de traiter les messages selon le protocole indiqué dans le document technique B.10 (voir l'annexe III). En outre, le système doit délivrer un numéro de confirmation de la réservation de l'assistance, ce qui est essentiel pour que le client/voyageur ait l'assurance de bénéficier du service d'assistance et pour établir la responsabilité en matière d'assistance. Ces messages contiennent toutes les informations nécessaires pour que l'entreprise ferroviaire, le vendeur de billets et/ou le gestionnaire de gare délivre à la PMR un numéro de confirmation (pour chaque départ et arrivée de chaque voyage) pour la réservation d'assistance.

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent comme suit: le traitement des informations concernant le transport de PMR doit être appliqué à l'égard des services voyageurs de l'entreprise ferroviaire. Les dispositions du présent paramètre fondamental relatives à la demande et à la confirmation électroniques doivent être appliquées s'il existe un accord entre le demandeur et le destinataire.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.6.1. L'entreprise ferroviaire publie des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires et sur les conditions d'accès au matériel roulant

L'entreprise ferroviaire doit publier les informations suivantes:

- les types et/ou numéros de train et/ou numéros de ligne (en l'absence de numéro de train indiqué au public) sur lesquels des services PMR sont disponibles,
- les types et les quantités minimales d'installations destinées aux PMR dans les trains précités (fauteuils roulants, couchettes et toilettes spéciales et emplacement des places assises réservées aux PMR) dans les conditions normales d'exploitation,
- les procédures de demande d'assistance à l'embarquement et à la descente des trains (notamment les délais, l'adresse, y compris électronique, les heures d'ouverture et le numéro de téléphone du ou des bureaux d'assistance aux PMR), conformément à l'article 24 du règlement sur les droits des passagers,
- la taille et le poids maximum du fauteuil roulant (avec le poids de la PMR) autorisés,
- les conditions de transport pour les personnes et/ou les animaux accompagnants,
- les conditions d'accès à la gare et aux quais, en indiquant notamment si la gare est classée accessible aux PMR et si elle comporte du personnel d'assistance aux PMR,

au moins sur son site internet officiel. Ce site internet doit être conforme aux lignes directrices en matière d'accessibilité des contenus sur internet, qui tiennent compte des besoins des personnes atteintes d'un handicap auditif et/ou visuel.

Le présent processus doit être mis en œuvre pour la première publication, au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente STI. Les modifications de ces informations doivent être publiées au moins 6 jours avant leur prise d'effet. L'entreprise ferroviaire doit dresser la liste des articles modifiés par rapport à la version précédente. À chaque nouvelle version, l'entreprise ferroviaire maintient sur son site officiel une copie de la version précédente.

4.2.6.2. L'entreprise ferroviaire ou le vendeur de billets envoie une demande de disponibilité/réservation d'assistance PMR aux systèmes destinataires

Si l'entreprise ferroviaire ou le vendeur de billets utilise des TIC pour l'envoi de la demande de disponibilité/réservation d'assistance PMR, cette demande doit satisfaire aux dispositions applicables.

La possibilité de réserver une assistance PMR est soumise à l'existence d'un accord commercial entre le ou les transporteurs et le ou les distributeurs en cause. De tels accords peuvent porter sur les redevances, les normes techniques et de sécurité, les restrictions particulières sur les trains, les gares desservies, les tarifs, les canaux de vente, etc.

Sous réserve d'un accord entre les parties, le système de distribution demandeur doit envoyer au système destinataire des demandes de disponibilité/réservation de trains selon le type d'assistance spécifié.

Les principaux types de demandes sont les suivants:

- demande de disponibilité,
- demande de réservation,
- demande d'annulation partielle,
- demande d'annulation complète.

Ce processus est mis en œuvre à la demande d'un client transmise au système de l'entreprise ferroviaire ou du vendeur de billets.

Les éléments de données et le contenu d'information du message utilisés pour remplir les obligations doivent être conformes:

- soit aux éléments définis dans le document technique B.10 (voir l'annexe III), auquel cas tous les systèmes destinataires doivent être capables de comprendre la demande et d'y répondre,
- soit à d'autres normes, auquel cas le système destinataire ne doit être capable de comprendre la demande et d'y répondre que s'il existe un accord spécifique avec le système demandeur.

4.2.6.3. Le système destinataire envoie une réponse concernant la disponibilité/réservation d'assistance PMR

Si l'entreprise ferroviaire utilise les TIC pour l'envoi d'une réponse concernant la disponibilité/réservation d'assistance PMR, elle se conforme aux termes et conditions du présent processus.

Si une demande de réservation d'assistance PMR a été convenablement formulée selon le processus décrit plus haut, le système destinataire envoie au système demandeur une réponse concernant la disponibilité/réservation du type d'assistance en question.

Les principaux types de réponse concernant une réservation sont les suivants:

- réponse concernant la disponibilité,
- confirmation de la demande de réservation,

- confirmation de la demande d'annulation partielle,
- confirmation de la demande d'annulation complète,
- réponse négative.

Le présent processus doit être mis en œuvre en réponse à une demande reçue par le système conformément au processus décrit précédemment.

Les éléments de données et le contenu d'information du message utilisés pour satisfaire aux obligations doivent être conformes:

- soit aux éléments définis dans le document technique B.10 (voir l'annexe III),
- soit à d'autres normes,

conformément au protocole utilisé par le système demandeur.

4.2.7. *Traitement des informations concernant le transport de bicyclettes*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de fourniture, par l'entreprise ferroviaire, des informations relatives au transport de bicyclettes.

Le présent paramètre fondamental garantit que les informations sur le transport de bicyclettes sont mises à la disposition des voyageurs. Le système d'attribution doit être au moins capable de traiter les messages conformément au protocole spécifié dans le document technique B.5 (voir l'annexe III).

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent comme suit: le traitement des informations concernant le transport de bicyclettes doit s'appliquer à l'égard des services voyageurs de l'entreprise ferroviaire qui propose le transport de bicyclettes. Les dispositions du présent paramètre fondamental concernant une demande/confirmation électronique ne doivent s'appliquer que s'il existe un accord entre le demandeur et l'attributeur aux termes duquel ce transport peut être réservé ou doit obligatoirement faire l'objet d'une réservation.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.7.1. *L'entreprise ferroviaire publie les conditions de traitement des bicyclettes*

L'entreprise ferroviaire publie à l'attention des voyageurs les conditions applicables au transport de bicyclette, si elle propose ce service. Cette information doit être publiée au moins sur le site internet officiel de l'entreprise ferroviaire. Ce site internet doit être conforme aux lignes directrices en matière d'accessibilité des contenus sur internet, qui tiennent compte des besoins des personnes atteintes d'un handicap auditif et/ou visuel. Ces conditions doivent au moins indiquer:

- les types et/ou numéros de train et/ou numéros de ligne (en l'absence de numéro de train indiqué au public) sur lesquels le transport de bicyclettes est possible,
- les heures/périodes pendant lesquelles le transport de bicyclettes est autorisé,
- les tarifs du transport de bicyclettes,
- la possibilité ou l'obligation éventuelle de réserver un emplacement de bicyclette dans le train (avec le délai de réservation applicable, les heures de service, l'adresse électronique et/ou le n° de téléphone).

La première publication de ces conditions doit avoir lieu au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente STI. Les modifications de ces informations doivent être publiées au moins six jours avant leur prise d'effet. L'entreprise ferroviaire doit dresser la liste des articles modifiés par rapport à la version précédente. À chaque nouvelle version, l'entreprise ferroviaire maintient sur son site officiel une copie de la version précédente.

4.2.7.2. L'entreprise ferroviaire ou le vendeur de billets envoie une demande de disponibilité/réservation pour le transport de bicyclettes au système d'attribution compétent

La possibilité de réserver est soumise à l'existence d'un accord commercial entre le ou les transporteurs et le ou les distributeurs en cause. De tels accords peuvent porter sur les redevances, les normes techniques et de sécurité, les restrictions particulières sur les trains, les gares desservies, les tarifs, les canaux de vente, etc.

Si l'entreprise ferroviaire ou le vendeur de billets utilise les TIC aux fins de l'envoi de la demande de disponibilité/réservation pour le transport de bicyclettes, cette communication doit satisfaire aux exigences du présent processus.

Sous réserve d'un accord entre les parties, le système de distribution demandeur doit envoyer au système d'attribution, pour le transport de bicyclettes spécifié, des demandes concernant la disponibilité/réservation du train concerné.

Les principaux types de demande de réservation sont les suivants:

- demande concernant la disponibilité,
- demande de réservation,
- demande d'annulation partielle,
- demande d'annulation complète.

Ce processus est mis en œuvre à la demande d'un client transmise au système de distribution de l'entreprise ferroviaire.

Les éléments de données et le contenu d'information du message utilisés pour satisfaire aux obligations doivent être conformes:

- soit aux éléments définis dans le document technique B.5 (voir l'annexe III), auquel cas tous les systèmes d'attribution doivent être capables de comprendre la demande et d'y répondre,
- soit à d'autres normes, auquel cas le système d'attribution ne doit être capable de comprendre la demande et d'y répondre que s'il existe un accord spécifique avec le système de distribution demandeur.

4.2.7.3. Le système d'attribution envoie la réponse concernant la disponibilité/réservation pour les bicyclettes

Si l'entreprise ferroviaire utilise les TIC pour l'envoi d'une réponse concernant la disponibilité/réservation pour le transport de bicyclettes, elle se conforme aux instructions du présent processus.

Si une demande de réservation d'emplacement de bicyclette a été convenablement formulée selon le processus décrit plus haut, le système d'attribution envoie au système de distribution demandeur une réponse concernant la disponibilité/réservation pour le train demandé.

Les principaux types de réponse concernant une réservation sont les suivants:

- réponse concernant la disponibilité,
- confirmation de la demande de réservation,
- confirmation de la demande d'annulation partielle,
- confirmation de la demande d'annulation complète,
- réponse négative.

Ce processus doit être mis en œuvre en réponse à une demande parvenant au système d'attribution conformément au processus décrit précédemment.

Les éléments de données et le contenu d'information du message utilisés pour remplir les obligations doivent être conformes:

- soit aux informations figurant dans le document technique B.5 (voir l'annexe III),
- soit à d'autres normes,

conformément au protocole utilisé par le système d'attribution demandeur.

4.2.8. *Traitement des informations concernant le transport de voitures*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de fourniture d'informations par l'entreprise ferroviaire pour le transport de voitures/motocyclettes (ci-après, le terme «voitures» inclut les motocyclettes) si elle propose ce service.

Le présent paramètre fondamental garantit que les informations sur le transport de voitures sont mises à la disposition des voyageurs. Le système d'attribution doit être au moins capable de traiter les messages conformément au protocole spécifié dans le document technique B.5 (voir l'annexe III).

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent comme suit: le traitement des informations concernant le transport de voitures doit être appliqué dans le cas des services voyageurs de l'entreprise ferroviaire qui propose le transport de voitures. Les dispositions du présent paramètre fondamental concernant une demande/confirmation électronique ne doivent s'appliquer que s'il existe un accord entre le demandeur et l'attributeur de services aux termes duquel ce transport peut être réservé ou doit obligatoirement faire l'objet d'une réservation.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.8.1. *L'entreprise ferroviaire publie les conditions de traitement des voitures*

L'entreprise ferroviaire publie à l'attention des voyageurs les conditions applicables au transport de voitures, si elle propose ce service. Cette information doit être publiée au moins sur le site internet officiel de l'entreprise ferroviaire. Ce site internet doit être conforme aux lignes directrices en matière d'accessibilité des contenus sur internet, qui tiennent compte des besoins des personnes atteintes d'un handicap auditif et/ou visuel.

Ces conditions doivent au moins indiquer:

- les types/numéros de trains sur lesquels le transport de voitures est proposé,
- les heures/périodes pendant lesquelles le transport de voitures est proposé,
- les tarifs standard pour le transport de voitures (y compris pour la prise en charge des voyageurs, si l'entreprise ferroviaire le propose),
- adresse spécifique et horaires pour l'embarquement des voitures sur le train,
- adresse spécifique et heure d'arrivée du train à la gare de destination,
- taille, poids et autres restrictions applicables au transport de voitures.

La première publication doit avoir lieu au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente STI. Les modifications de ces informations doivent être publiées au moins six jours avant leur prise d'effet. L'entreprise ferroviaire doit dresser la liste des articles qui ont été modifiés. À chaque nouvelle version, l'entreprise ferroviaire doit maintenir sur son site officiel une copie de la version précédente.

4.2.8.2. L'entreprise ferroviaire ou le vendeur de billets envoie une demande de disponibilité/réservation pour le transport de voitures au système de réservation

La possibilité de réserver est soumise à l'existence d'un accord commercial entre le ou les transporteurs et le ou les distributeurs en cause. De tels accords peuvent porter sur les redevances, les normes techniques et de sécurité, les restrictions particulières sur les trains, les gares desservies, les tarifs, les canaux de vente, etc.

Si l'entreprise ferroviaire ou le vendeur de billets utilise les TIC aux fins de l'envoi de la demande de disponibilité/réservation pour le transport de voitures, cette communication doit satisfaire aux exigences du présent processus.

Sous réserve d'un accord entre les parties, le système de distribution demandeur doit envoyer au système d'attribution, pour le transport de voitures spécifié, des demandes concernant la disponibilité/réservation du train concerné.

Les principaux types de demande de réservation sont les suivants:

- demande de disponibilité,
- demande de réservation,
- demande d'annulation partielle,
- demande d'annulation complète.

Ce processus est mis en œuvre à la demande d'un client transmise au système de distribution de l'entreprise ferroviaire.

Les éléments de données et le contenu d'information du message utilisés pour satisfaire aux obligations doivent être conformes:

- soit aux éléments définis dans le document technique B.5 (voir l'annexe III), auquel cas tous les systèmes d'attribution doivent être capables de comprendre la demande et d'y répondre;
- soit à d'autres normes, auquel cas le système d'attribution ne doit être capable de comprendre la demande et d'y répondre que s'il existe un accord spécifique avec le système de distribution demandeur.

4.2.8.3. Le système d'attribution envoie la réponse concernant la disponibilité/réservation pour les voitures

Si l'entreprise ferroviaire utilise les TIC pour l'envoi de réponses concernant la disponibilité/réservation pour le transport de voitures, elle se conforme aux règles édictées aux fins du présent processus.

Si une demande de réservation pour des voitures a été convenablement formulée selon le processus décrit plus haut, le système d'attribution envoie au système de distribution demandeur une réponse concernant la disponibilité/réservation pour le train demandé.

Les principaux types de réponse concernant une réservation sont les suivants:

- réponse concernant la disponibilité,
- confirmation de la demande de réservation,
- confirmation de la demande d'annulation partielle,
- confirmation de la demande d'annulation complète,
- réponse négative.

Ce processus doit être mis en œuvre en réponse à une demande parvenant au système d'attribution conformément au processus décrit précédemment.

Les éléments de données et le contenu d'information du message utilisés pour remplir les obligations doivent être conformes:

— soit aux éléments définis dans le document technique B.5 (voir l'annexe III),

— soit à d'autres normes,

conformément au protocole utilisé par le système de distribution demandeur.

4.2.9. *Traitement de la disponibilité/réservation*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de traitement des réservations de places pour voyageurs par l'entreprise ferroviaire. Tous les divers types de places (places assises, couchettes, lits, places assises prioritaires, espaces pour fauteuil roulant, places couchées accessibles à tous (voir STI PMR, point 4.2.4) sont ci-après dénommés «places», sauf lorsqu'une information plus précise est nécessaire. Les réservations pour le transport de bicyclettes ou de voitures et pour l'assistance aux PMR sont décrites dans des paramètres fondamentaux distincts dans des chapitres séparés.

La réservation de places peut être une opération distincte du contrat de transport ou faire partie d'une transaction combinée incluant à la fois la réservation et le contrat de transport.

Le présent paramètre fondamental doit veiller à ce que les entreprises ferroviaires de délivrance et d'attribution échangent les informations appropriées concernant la disponibilité et la réservation. Le système d'attribution doit être au moins capable de traiter les messages conformément au protocole spécifié dans le document technique B.5 (voir l'annexe III).

Les dispositions du présent paramètre fondamental doivent s'appliquer s'il existe un accord entre le demandeur et l'attributeur concernant les services qui peuvent être réservés ou qui doivent obligatoirement faire l'objet d'une réservation.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.9.1. *L'entreprise ferroviaire ou le vendeur de billets envoie une demande de disponibilité/réservation au système d'attribution*

La possibilité de réserver est soumise à l'existence d'un accord commercial entre le ou les transporteurs et le ou les distributeurs en cause. De tels accords peuvent porter sur les redevances, les normes techniques et de sécurité, les restrictions particulières sur les trains, les gares desservies, les tarifs, les canaux de vente, etc.

Sous réserve d'un accord entre les parties, le système de distribution demandeur doit envoyer au système d'attribution, pour le train souhaité, des demandes de disponibilité/réservation pour les places spécifiées.

Les principaux types de demande de réservation sont les suivants:

— demande concernant la disponibilité,

— demande de réservation,

— demande d'annulation partielle,

— demande d'annulation complète,

Ce processus est mis en œuvre à la demande d'un client transmise au système de distribution de l'entreprise ferroviaire.

Les éléments de données et le contenu d'information du message utilisés pour remplir les obligations doivent être conformes:

- soit aux éléments définis dans le document technique B.5 (voir l'annexe III), auquel cas tous les systèmes d'attribution doivent être capables de comprendre la demande et d'y répondre;
- soit à d'autres normes, auquel cas le système d'attribution ne doit être capable de comprendre la demande et d'y répondre que s'il existe un accord spécifique avec le système de distribution demandeur.

4.2.9.2. Le système d'attribution envoie la réponse concernant la disponibilité/réservation

Si une demande de réservation de places a été convenablement formulée selon le processus décrit plus haut, le système d'attribution envoie au système de distribution demandeur une réponse concernant la disponibilité/réservation pour le train demandé.

Les principaux types de réponse concernant une réservation sont les suivants:

- réponse concernant la disponibilité,
- confirmation de la demande de réservation,
- confirmation de la demande d'annulation partielle,
- confirmation de la demande d'annulation complète,
- proposition de remplacement,
- réponse négative.

Ce processus doit être mis en œuvre en réponse à une demande parvenant au système d'attribution conformément au processus décrit précédemment.

Les éléments de données et le contenu d'information du message utilisés pour satisfaire aux obligations doivent être conformes:

- soit aux éléments définis dans le document technique B.5 (voir l'annexe III),
- soit à d'autres normes,

conformément au protocole utilisé par le système de distribution demandeur.

4.2.10. Traitement des éléments de sécurité pour la distribution de produits

Le présent paramètre fondamental spécifie la méthode de génération des éléments de sécurité, pour la distribution de ses produits, par l'entreprise ferroviaire d'attribution.

Le présent paramètre fondamental doit garantir que les entreprises ferroviaires et les voyageurs obtiennent de la part de l'entreprise ferroviaire d'attribution, en temps voulu, les informations et références de sécurité nécessaires pour les divers types de billets.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.10.1. Le système d'attribution crée les éléments de sécurité pour la délivrance électronique

Si une entreprise ferroviaire délivre un billet/une réservation conforme au CIV, le personnel du guichet/de l'agence/du vendeur de billets ou le système de distribution de l'entreprise ferroviaire génère les informations de sécurité à insérer dans le billet/la réservation.

Ce processus est mis en œuvre dès que les données concernant le statut de réservation et la transaction de vente ont été effectivement envoyées au système de distribution des entreprises ferroviaires agréées.

Le processus précité et les informations utilisées à cet effet doivent satisfaire:

— à la norme applicable au traitement des éléments de sécurité pour la distribution de produits, en cours d'élaboration. Il s'agit donc d'un point ouvert figurant sur la liste de l'annexe II.

4.2.10.2. Le système d'attribution crée un dossier de référence pour l'entreprise ferroviaire aux fins de la délivrance électronique

Si une entreprise ferroviaire délivre un billet/une réservation conforme au CIV, le personnel du guichet/de l'agence/du vendeur de billets ou le système de distribution de l'entreprise ferroviaire génère un numéro de dossier permettant de retirer le billet/la réservation et introduit toutes les informations concernant le billet dans son propre système de distribution.

Ce processus est mis en œuvre dès que les données concernant le statut de la réservation et la transaction de vente ont été effectivement envoyées au système de distribution des entreprises ferroviaires agréées.

Le processus précité et les informations utilisées à cet effet doivent satisfaire:

— à la norme applicable au traitement des éléments de sécurité pour la distribution de produits, en cours d'élaboration. Il s'agit donc d'un point ouvert figurant sur la liste de l'annexe II.

4.2.10.3. Le système d'attribution crée un numéro de dossier pour le voyageur aux fins de la délivrance électronique

Si une entreprise ferroviaire délivre un billet/une réservation conforme au CIV, le personnel du guichet/de l'agence/du vendeur de billets ou le système de distribution de l'entreprise ferroviaire génère un numéro de dossier et l'insère sur le billet/la réservation.

Ce processus est mis en œuvre dès que les données concernant le statut de la réservation et la transaction de vente ont été effectivement envoyées au système de distribution des entreprises ferroviaires agréées.

Le processus précité et les informations utilisées à cet effet doivent satisfaire:

— à la norme applicable au traitement des éléments de sécurité pour la distribution de produits, en cours d'élaboration. Il s'agit donc d'un point ouvert figurant sur la liste de l'annexe II.

4.2.11. *Délivrance du produit au client après son achat (exécution)*

Le présent paramètre fondamental énonce toutes les méthodes d'exécution directe et indirecte liées au billet et/ou à la réservation et au type de support (papier par exemple).

Le présent paramètre fondamental doit garantir que l'émetteur ou le vendeur délivre des billets conformément aux normes qui assurent l'interopérabilité entre les entreprises ferroviaires. Aux fins de la délivrance des billets dans le cas de ventes internationales et étrangères, les entreprises ferroviaires utilisent au moins un des types d'exécution énumérés au point 4.2.11.1 Exécution directe dans le cas de ventes internationales et étrangères et au point 4.2.11.2 Exécution indirecte dans le cas de ventes internationales et étrangères.

Les dispositions du présent paramètre fondamental doivent s'appliquer au moins aux tarifs pour les ventes internationales et étrangères.

4.2.11.1. Exécution directe dans le cas des ventes internationales et étrangères

Le présent processus est un des deux modes possibles d'exécution, l'autre mode faisant l'objet du point 4.2.11.2 Exécution indirecte dans le cas des ventes internationales et étrangères.

L'entreprise ferroviaire doit accepter au moins les billets conformes à la définition du document technique B.6 (voir l'annexe III), sauf dans les cas où le billet ne correspond pas au voyage en cause, où l'entreprise ferroviaire a des motifs raisonnables de soupçonner une fraude et où le billet n'est pas utilisé en conformité avec les conditions de transport définies au point 4.2.4.

Les principaux types de billets délivrés sont spécifiés dans le document technique B.6 de l'annexe III:

- billet et réservation,
- billet seul,
- réservation seule,
- suppléments,
- classe supérieure,
- changement d'itinéraire,
- carte d'embarquement,
- prix spéciaux liés à des cartes ferroviaires nationales,
- billet collectif,
- cartes ferroviaires internationales de divers types,
- coupon de véhicule accompagné,
- bon de voyage à titre d'indemnisation.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent satisfaire au document technique suivant:

- B.6 (voir l'annexe III).

4.2.11.2. Exécution indirecte dans le cas des ventes internationales et étrangères

Le présent processus est un des deux modes possibles d'exécution, l'autre mode faisant l'objet du point 4.2.11.1 Exécution directe dans le cas des ventes internationales et étrangères.

Si l'entreprise ferroviaire réalise des ventes en ayant recours à l'exécution indirecte selon l'une des méthodes ci-après, elle doit se conformer aux normes suivantes:

- délivrance électronique conforme au CIV (billet à retirer en gare - *Ticket On Departure*),
- *Manifest On List* (billet électronique) conforme au CIV,
- billet au format A4 conforme au CIV et délivré par courrier électronique.

Les principaux types de billets délivrés selon les modalités ci-dessus sont les suivants:

- billet ouvert (voyage seul),
- billet ouvert + réservation (voyage et réservation),
- billet ouvert + supplément (voyage et supplément),
- billet ouvert + réservation + supplément (voyage, réservation et supplément),
- billet global (voyage et réservation).

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent satisfaire aux documents techniques suivants:

- B.6 (voir l'annexe III),
- B.7 (voir l'annexe III),
- norme en cours de développement pour un «Ticket On Departure» et un «Manifest On List» européens. Il s'agit donc d'un point ouvert figurant sur la liste de l'annexe II.

4.2.11.3. Exécution directe dans le cas des ventes nationales

Il s'agit d'un point ouvert (voir l'annexe II).

4.2.11.4. Exécution indirecte dans le cas des ventes nationales

Il s'agit d'un point ouvert (voir l'annexe II).

4.2.12. Traitement de la fourniture d'informations en gare

Le présent paramètre fondamental fixe les modalités de fourniture au client, par le gestionnaire de gare, d'informations sur la circulation des trains, en gare.

Les présentes dispositions s'appliquent uniquement en cas de rénovation, réaménagement important ou nouvelle installation de systèmes d'affichage et/ou d'annonces vocales.

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent au moins aux gares dans lesquelles s'arrêtent des trains internationaux.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.12.1. Le gestionnaire de gare informe les clients en gare

En ce qui concerne les informations sur le départ de trains, les gestionnaires de gare fournissent aux clients en gare les informations suivantes:

- type et/ou numéro de train,
- gare(s) de destination,
- le cas échéant, gares intermédiaires,
- quai ou voie,
- heure de départ prévue.

En cas de modifications de ces informations pour les trains au départ, les gestionnaires de gare doivent fournir, en gare, au moins les informations suivantes concernant les trains:

- type et/ou numéro de train,
- gare(s) de destination,
- heure de départ prévue,
- modifications.

En ce qui concerne les informations sur les trains au terminus, le gestionnaire de gare fournit au moins les informations suivantes concernant les trains:

- gare(s) d'origine,
- heure d'arrivée à la gare terminus,
- type et/ou numéro de train,
- quai ou voie d'arrivée.

En cas de modification concernant les trains au terminus, le gestionnaire de gare doit fournir au moins les informations suivantes:

- type et/ou numéro de train,
- gare(s) d'origine,
- heure d'arrivée prévue,
- modifications.

Ces modifications peuvent comprendre:

- retards dus à des causes matérielles,
- changement de voie ou de quai,
- annulation totale ou partielle d'un train,
- changement d'itinéraire d'un train.

Le gestionnaire de gare décide, conformément à des accords avec les entreprises ferroviaires et/ou les gestionnaires de l'infrastructure, des questions suivantes:

- le type de système d'information (affichage et/ou annonce vocale),
- le moment de la fourniture des informations,
- l'emplacement des systèmes d'information en gare.

Conformément à un accord contractuel, les informations concernant les modifications sont communiquées en temps utile au gestionnaire de gare par les entreprises ferroviaires et/ou les gestionnaires de l'infrastructure.

4.2.13. *Traitement de la fourniture d'informations dans les véhicules*

Le présent paramètre fondamental fixe les modalités de fourniture, par le gestionnaire de gare, d'informations sur la circulation des trains, dans les véhicules.

Les présentes dispositions s'appliquent au matériel roulant neuf, renouvelé ou réaménagé, en cas de renouvellement ou d'installation de systèmes d'information (annonces vocales et/ou affichages).

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent au moins à tous les trains assurant des services internationaux.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.13.1. L'entreprise ferroviaire informe les voyageurs à bord du train

L'entreprise ferroviaire fournit aux voyageurs à bord du train les informations suivantes.

— En gare de départ et lors des arrêts intermédiaires principaux:

— type et/ou numéro de train,

— destination(s) finale(s),

— si possible, aux arrêts intermédiaires:

— retards dus à des causes matérielles,

— motifs du retard, s'il est connu,

Avant l'arrivée à chaque arrêt intermédiaire:

— la gare du prochain arrêt (nom de la gare),

Avant l'arrivée à un arrêt intermédiaire important et à la gare de destination:

— la gare du prochain arrêt (nom de la gare),

— l'heure d'arrivée prévue,

— l'heure d'arrivée estimative et/ou d'autres informations concernant le retard,

— les principales correspondances (à la discrétion de l'entreprise ferroviaire).

L'entreprise ferroviaire décide:

— du type de système d'information (affichage et/ou annonce vocale),

— du moment de la fourniture des informations,

— de l'emplacement des systèmes d'information à bord des trains.

4.2.14. Préparation du train

Le présent paramètre fondamental définit les modalités selon lesquelles l'entreprise ferroviaire doit informer le gestionnaire de l'infrastructure que le train est prêt à accéder au réseau, une fois exécutées les tâches définies dans la STI OPE, point 4.2.3.3, ou lorsque le numéro du train a changé.

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent à tous les trains de l'entreprise ferroviaire.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.14.1. Message «train prêt» pour tous les trains

L'entreprise ferroviaire doit envoyer un message «train prêt» au gestionnaire de l'infrastructure chaque fois qu'un train est prêt à accéder au réseau pour la première fois, à moins qu'aux termes de règles nationales, le gestionnaire de l'infrastructure accepte les horaires comme l'équivalent d'un message «train prêt». Dans ce dernier cas, l'entreprise ferroviaire doit informer dès que possible le gestionnaire de l'infrastructure et, le cas échéant, le gestionnaire de gare si le train n'est pas prêt.

Les messages comportent au minimum:

- le numéro du train et/ou du sillon,
- l'indication «train prêt», qui signifie que sa préparation est achevée et qu'il est prêt à circuler.

D'autres éléments, tels que:

- le point de départ du sillon ainsi que la date et l'heure pour le sillon demandé,
- le point de destination du sillon ainsi que la date et l'heure d'arrivée prévues du train proposé,

peuvent être transmis dans le même message.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent satisfaire au moins au message «train prêt» du ou des documents techniques suivants:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.15. *Informations et prévisions concernant la circulation du train*

Le présent paramètre fondamental définit les informations relatives à la circulation des trains et les prévisions de circulation du train. Il doit prescrire les modalités du dialogue entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, ainsi qu'entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de gare, afin d'assurer l'échange d'informations relatives à la circulation du train et les prévisions de circulation du train.

Le présent paramètre fondamental fixe la procédure selon laquelle le gestionnaire de l'infrastructure doit, au moment opportun, envoyer les informations relatives à la circulation du train à l'entreprise ferroviaire et au gestionnaire de l'infrastructure limitrophe concerné par l'exploitation du train.

Les informations relatives à la circulation du train permettent de connaître la situation du train à des points d'observation convenus par contrat.

La prévision de circulation du train est utilisée pour fournir des informations sur le temps estimé à des cibles prévisionnelles convenues par contrat. Ce message sera envoyé par le gestionnaire de l'infrastructure à l'entreprise ferroviaire et au gestionnaire d'infrastructure limitrophe concerné par le mouvement. Les informations relevant de la prévision de circulation du train doivent être communiquées au gestionnaire de gare en temps utile par les entreprises ferroviaires et/ou les gestionnaires de l'infrastructure, aux termes d'un contrat.

Le contrat relatif au sillon spécifie les points d'observation du mouvement du train.

Le présent paramètre fondamental décrit le contenu du message, sans prescrire les modalités d'élaboration de la prévision de circulation du train.

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent à tous les trains de l'entreprise ferroviaire.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.15.1. Informations relatives à la circulation du train applicables pour tous les trains

Le gestionnaire de l'infrastructure doit envoyer à l'entreprise ferroviaire un «message d'information sur la circulation du train». Le présent processus doit être mis en œuvre dès que le train atteint les points d'observation convenus par contrat auxquels il doit communiquer les informations sur la circulation du train. Un point d'observation convenu peut être, par exemple, un point de transfert, une gare ou la destination finale du train.

Le message comprend au moins les éléments suivants:

- le numéro du train et/ou du sillon (identifiant du train),
- l'heure prévue et l'heure réelle au point d'observation convenu,
- l'identification du point d'observation,
- la situation du train au point d'observation (arrivée, départ, passage, départ de la gare d'origine, arrivée à la gare de destination).

D'autres éléments, tels que:

- l'écart (X) en minutes par rapport à l'heure prévue,
- s'il est connu, le motif du retard,

peuvent être transmis dans le même message.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message de notification sur la circulation du train» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.15.2. Prédiction de circulation du train pour tous les trains

Le gestionnaire de l'infrastructure doit envoyer à l'entreprise ferroviaire un «message de prédiction de circulation du train».

Le présent processus doit être mis en œuvre dès que le train atteint les points d'observation convenus par contrat où il doit communiquer une prédiction. Une cible prévisionnelle convenue peut être, notamment, un point de transfert ou une gare. Une prédiction de circulation d'un train peut également être envoyée avant le départ du train. Pour les retards supplémentaires survenant entre deux points d'observation, un seuil doit être défini par contrat entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure pour l'envoi d'une prédiction initiale ou d'une nouvelle prédiction. Si le retard n'est pas connu, le gestionnaire de l'infrastructure doit envoyer un «message d'interruption de service» (voir le point 4.2.16 Informations relatives aux interruptions de service).

Le message de prédiction de circulation du train doit indiquer le temps prévu pour atteindre les cibles prévisionnelles choisies.

Les informations relevant de la prédiction de circulation du train doivent être communiquées au gestionnaire de gare en temps utile par les entreprises ferroviaires et/ou les gestionnaires de l'infrastructure, aux termes d'un contrat.

Le gestionnaire de l'infrastructure doit envoyer le message au gestionnaire de l'infrastructure limitrophe concerné par le mouvement.

Le message doit comporter au minimum:

- le numéro du train et/ou du sillon (identifiant du train),
- pour chaque cible prévisionnelle choisie,
 - l'heure programmée et heure prévue,
 - l'identification de la cible prévisionnelle choisie,
- la situation du train à la cible prévisionnelle choisie (arrivée, départ, passage, arrivée à la destination finale).

D'autres éléments, tels que:

- l'écart (X) en minutes par rapport à l'heure prévue,
- le motif du retard, s'il est connu,

peuvent être transmis dans le même message.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message de prévision de circulation du train» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.16. Informations relatives aux interruptions de service

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de traitement, entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure, des informations relatives aux interruptions de service.

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent à tous les trains de l'entreprise ferroviaire.

Aux fins du traitement des plaintes des voyageurs, les données relatives aux interruptions de service seront tenues à la disposition des entreprises ferroviaires, des vendeurs de billets et/ou des organismes publics autorisés pendant au moins douze mois après l'expiration de ces données.

Le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.16.1. Remarques générales

L'entreprise ferroviaire doit informer le gestionnaire de l'infrastructure de la situation opérationnelle des trains, comme définie au point 4.2.3.3.2 de la STI OPE.

Si la circulation du train est interrompue, le gestionnaire de l'infrastructure envoie un message «circulation du train interrompue», suivant les modalités précisées ci-après.

4.2.16.2. Message «circulation du train interrompue» pour tous les trains

Si la circulation du train est interrompue, le gestionnaire de l'infrastructure transmet ce message au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires limitrophes.

Si la durée du retard du train n'est pas connue, le gestionnaire de l'infrastructure doit envoyer un message de prévision de circulation du train (voir le chapitre 4.2.15.2 Prévision de circulation du train).

Les principaux éléments d'information contenus dans ce message sont les suivants:

- le numéro du train et/ou du sillon (identifiant du train),
- l'identification de l'endroit où se trouve le train sur la base du lieu suivant figurant dans le dossier de référence de localisation,
- début de l'interruption,
- la date et l'heure du départ prévues depuis ce lieu,
- code indiquant le motif de l'interruption et/ou décrivant l'interruption.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message d'interruption de circulation du train» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.17. *Traitement des données à court terme concernant les horaires des trains*

Le présent paramètre fondamental définit les modalités de traitement des demandes de sillon à brève échéance entre la «partie accédante» et le gestionnaire de l'infrastructure. Ces exigences s'appliquent à toutes les demandes de sillon à brève échéance.

Le présent paramètre fondamental n'inclut pas les questions de gestion du trafic. Le délai maximal entre les sillons à court terme et les modifications de sillon au titre de la gestion du trafic fait l'objet d'accords au niveau local. Il doit être possible, lorsqu'il s'agit de besoins de transport à court terme (train spécial, train supplémentaire), de demander un sillon à court terme. À cet effet, la partie accédante qui demande un sillon à court terme doit fournir au gestionnaire de l'infrastructure toutes les informations nécessaires indiquant le moment et le lieu où le train doit circuler, et les données y afférentes.

Aucun délai minimal n'est spécifié au niveau européen. Les documents de référence du réseau peuvent spécifier des délais minimaux.

Chaque gestionnaire de l'infrastructure est responsable du caractère approprié du sillon sur son infrastructure, tandis que l'entreprise ferroviaire est tenue de contrôler les caractéristiques du train sur la base des valeurs indiquées dans les détails du sillon concerné par le contrat.

Les divers scénarios possibles sont exposés ci-après:

- scénario A: la partie accédante contacte tous les gestionnaires de l'infrastructure concernés, soit directement (cas A) soit par l'intermédiaire du guichet unique (cas B), afin d'organiser les sillons pour l'ensemble du parcours. Dans ce cas, la partie accédante doit également exploiter le train sur l'ensemble du parcours,
- scénario B: chaque partie accédante concernée par le parcours contacte les gestionnaires de l'infrastructure locaux directement ou par l'intermédiaire du guichet unique afin de demander un sillon pour le segment du parcours sur lequel elle exploite le train.

Dans les deux scénarios, la procédure d'attribution d'un sillon à brève échéance revêt la forme d'un dialogue entre la partie accédante et le gestionnaire de l'infrastructure, comportant les messages suivants:

- message de demande de sillon,
- message sur les détails du sillon,
- message d'indisponibilité d'un sillon,
- message de confirmation d'acceptation du sillon,
- message de refus des détails du sillon,
- message d'annulation d'un sillon,
- message d'indisponibilité du sillon réservé,
- accusé de réception.

En cas de mouvements de train pour lesquels un sillon a déjà été demandé et délivré, il n'est pas nécessaire de répéter la demande de sillon, sauf si les retards dépassent une valeur convenue par contrat entre l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure ou si la composition du train est modifiée de manière telle que la demande de sillon existante s'en trouve invalidée.

Les dispositions du présent paramètre fondamental s'appliquent au traitement des sillons pour tous les trains de l'entreprise ferroviaire, mais seulement si les parties concernées utilisent des applications télématiques au sens de l'annexe II de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ pour les demandes de sillon à brève échéance.

⁽¹⁾ JO L 75 du 15.3.2001, p. 29.

En pareil cas, le présent paramètre fondamental correspond aux processus suivants:

4.2.17.1. Message de demande de sillon

Ce message est envoyé au gestionnaire de l'infrastructure par la partie accédante avec le contenu principal suivant:

- le nom de la partie accédante déposant la demande de sillon,
- le point de départ du sillon: point initial du sillon,
- l'heure de départ au point initial du sillon: heure pour laquelle le sillon est demandé,
- le point terminal du sillon: destination du train sur le sillon demandé,
- l'heure d'arrivée au point terminal du sillon: heure d'arrivée à destination prévue pour le train proposé,
- le segment du trajet demandé,
- les arrêts intermédiaires ou tous autres points désignés le long du sillon proposé, indiquant l'heure d'arrivée et l'heure de départ au point intermédiaire. Si ce champ n'est pas complété, cela signifie que le train ne s'arrête pas au point concerné,
- les équipements du train convenus et nécessaires/les données relatives au segment du trajet,
- la vitesse maximale autorisée du train,
- la vitesse maximale avec le ou les systèmes de commande spécifiés (national et international, par exemple LZB, ETCS),
- pour chaque engin de traction: classe de traction, variante technique,
- engin de pousse (classe de traction, variante technique),
- voiture pilote,
- longueur totale,
- poids total,
- charge maximale par essieu,
- poids brut par mètre,
- performance de freinage (représentant la puissance de freinage effective),
- type de freins (pour l'indication de l'usage du frein électromagnétique),
- système(s) de commande du train spécifié(s) (national et international),
- priorité du frein d'urgence,
- système radio (par exemple GSM-R),
- envois spéciaux,
- gabarit de chargement,
- tout autre paramètre technique différant des dimensions standard (par exemple, gabarit de chargement exceptionnel),
- catégorie du train,
- toute autre donnée spécifique requise au niveau local ou national pour traiter la demande de sillon,
- définition des activités qui doivent être menées à bien à un point intermédiaire donné sur l'itinéraire,

- code de l'entreprise ferroviaire responsable de la marche du train sur le segment concerné du trajet,
- code du gestionnaire de l'infrastructure responsable du train sur le segment concerné du trajet,
- codes de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure pour le segment suivant du train, le cas échéant,

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message de demande de sillon» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.17.2. Message sur les détails du sillon

Le gestionnaire de l'infrastructure envoie le message avec le contenu principal suivant à la partie accédante dont émane la demande en réponse à la demande de sillon de celle-ci:

- le nom de la partie accédante déposant la demande de sillon,
- le point de départ du sillon: point initial du sillon,
- la date et l'heure de départ au point initial du sillon: date et heure pour lesquelles le sillon est demandé,
- point terminal du sillon: destination du train sur le sillon demandé,
- heure d'arrivée au point terminal du sillon: heure d'arrivée à destination prévue pour le train proposé,
- segment du trajet demandé,
- arrêts intermédiaires ou autres points désignés le long du sillon proposé, indiquant l'heure d'arrivée et l'heure de départ du point intermédiaire. Si ce champ n'est pas complété, cela signifie que le train ne s'arrête pas au point concerné,
- les équipements du train convenus et nécessaires/les données relatives au segment du trajet,
- la vitesse maximale autorisée du train,
- la vitesse maximale avec le ou les systèmes de commande spécifiés (national et international, par exemple LZB, ETCS),
- pour chaque engin de traction: classe de traction, variante technique,
- engin de pousse (classe de traction, variante technique),
- voiture pilote,
- longueur totale,
- poids total,
- charge maximale par essieu,
- poids brut par mètre,
- performance de freinage (représentant la puissance de freinage effective),

- type de freins (pour l'indication de l'usage du frein électromagnétique),
- système(s) de commande du train spécifié(s) (national et international),
- priorité du frein d'urgence,
- système radio (par exemple GSM-R),
- envois spéciaux,
- gabarit de chargement,
- tout autre paramètre technique différant des dimensions habituelles (par exemple, gabarit de chargement exceptionnel),
- catégorie du train,
- toute autre donnée spécifique requise au niveau local ou national pour traiter la demande de sillon,
- définition des activités qui doivent être menées à bien à un point intermédiaire donné sur l'itinéraire,
- code de l'entreprise ferroviaire responsable de la marche du train sur le segment parcouru,
- code du gestionnaire de l'infrastructure responsable du train sur le segment concerné du trajet,
- codes de l'entreprise ferroviaire et du gestionnaire de l'infrastructure pour le segment suivant du trajet, le cas échéant,

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message relatif aux détails du sillon» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.17.3. Message «sillon indisponible»

Le gestionnaire de l'infrastructure envoie ce message à la partie accédante dont émane la demande en réponse à la demande de sillon de celle-ci, dans le cas où le sillon n'est pas disponible:

- le point de départ du sillon; point de départ du train sur le sillon,
- point de destination du sillon,
- date et heure de départ au point initial du sillon: date et heure pour lesquelles le sillon est demandé,
- indication de l'indisponibilité du sillon,
- motif de l'indisponibilité du sillon.

En même temps que ce message, ou dès que possible, le gestionnaire de l'infrastructure doit envoyer une proposition de remplacement sans exiger de nouvelle demande de la part de l'entreprise ferroviaire (message relatif aux détails du sillon).

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message d'indisponibilité du sillon» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.17.4. Message de confirmation du sillon

La partie accédante dont émane la demande utilise ce message pour réserver/confirmer le sillon proposé par le gestionnaire de l'infrastructure:

- numéro du sillon aux fins de l'identification du sillon,
- le point de départ du sillon: point de départ du train sur le sillon,
- point de destination du sillon,
- date et heure de départ au point initial du sillon: date et heure pour lesquelles le sillon est demandé,
- point terminal du sillon; destination du train sur le sillon demandé,
- heure d'arrivée au point terminal du sillon; heure à laquelle le train proposé doit arriver à destination,
- l'indication que la partie accédante accepte le sillon proposé.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message de confirmation du sillon» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.17.5. Message de refus des détails du sillon

La partie accédante dont émane la demande utilise ce message pour rejeter les détails du sillon proposés par le gestionnaire de l'infrastructure concerné:

- numéro du sillon aux fins de l'identification du sillon,
- indication que les détails du sillon sont rejetés,
- motif du refus du sillon ou de la modification demandée par la partie accédante,
- point de départ du sillon; point de départ du train sur le sillon,
- point de destination du sillon,
- date et heure de départ au point initial du sillon: date et heure pour lesquelles le sillon est demandé,
- point terminal du sillon: destination du train sur le sillon demandé,
- heure d'arrivée au point terminal du sillon; heure à laquelle le train proposé doit arriver à destination,

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message de refus des détails du sillon» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.17.6. Message d'annulation d'un sillon

Ce message est utilisé par une partie accédante pour annuler un sillon qu'elle a réservé:

- numéro du sillon aux fins de l'identification du sillon,
- segment du trajet concerné par l'annulation,
- indication de l'annulation du sillon,
- point de départ originel du sillon; point de départ du train sur le sillon,
- point de destination du sillon,
- date et heure de départ au point de départ originel du sillon: date et heure pour lesquelles le sillon était demandé,
- point terminal original du sillon: destination du train sur le sillon demandé,
- heure d'arrivée au point terminal originel du sillon: heure à laquelle le train proposé devait arriver à destination,

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message d'annulation du sillon» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.17.7. Accusé de réception

Ce message est échangé par les gestionnaires de l'infrastructure et les parties accédantes lorsque la réponse requise à l'un des messages précités ne peut être transmise dans les 5 minutes:

- accusé de réception: indique que le destinataire a reçu le message et qu'il va agir en conséquence.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes à l'«accusé de réception» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.17.8. Message d'indisponibilité du sillon réservé

Le gestionnaire de l'infrastructure utilise ce message pour faire savoir à la partie accédante qu'un sillon qui avait été réservé n'est plus disponible. Le sillon n'est plus disponible pour un motif important, par exemple une interruption majeure. Contenu du message:

- numéro du sillon,
- numéro du train programmé pour lequel le sillon n'est plus disponible (s'il est déjà connu du gestionnaire de l'infrastructure),
- point de départ originel du sillon: point de départ du train sur le sillon,
- point de destination du sillon,
- date et heure de départ au point de départ originel du sillon: date et heure pour lesquelles le sillon était demandé,

- point terminal originel du sillon: destination du train sur le sillon demandé,
- heure d'arrivée au point terminal originel du sillon: heure à laquelle le train proposé devait arriver à destination,
- indication du motif.

Le processus décrit précédemment et les informations utilisées à cet effet doivent être au moins conformes au «message d'indisponibilité du sillon» du document technique suivant:

- B.30 (voir l'annexe III).

En outre, d'autres normes existantes peuvent être utilisées à cet effet si les parties prenantes ont conclu un accord spécifique autorisant leur utilisation.

4.2.18. *Qualité des données et des informations en relation avec la présente STI*

4.2.18.1. Exigences

Afin de satisfaire aux exigences de la présente STI, les dispositions suivantes s'appliquent en ce qui concerne la qualité des données et des informations dans l'ensemble de la présente STI:

Tous les destinataires de la présente STI doivent être responsables de la mise à la disposition d'autres entreprises ferroviaires, de gestionnaires de l'infrastructure ou de tiers de données à jour, cohérentes, exactes et complètes en temps utile et au format approprié. Chaque acteur destinataire de la présente STI doit être responsable de la mise à la disposition des clients (voyageurs), d'autres entreprises ferroviaires, de gestionnaires de l'infrastructure ou de tiers d'informations à jour, cohérentes, exactes et complètes en temps utile et sur le support approprié.

Lorsque des données ou informations sont utilisées afin de satisfaire aux exigences de plusieurs paramètres fondamentaux de la présente STI au même moment, les acteurs destinataires de la présente STI veillent à ce que les données ou informations communes à ces paramètres fondamentaux soient utilisées de manière cohérente (notamment la cohérence entre les informations sur les horaires et sur les tarifs, ou entre les informations sur les tarifs et sur les réservations).

Lorsque des informations ou des données sont fournies par plusieurs acteurs destinataires de la présente STI, les acteurs doivent veiller ensemble à ce que les parties des données et informations communes fournies soient à jour, cohérentes, exactes, complètes et compatibles (exemple: les transmissions d'informations relatives aux horaires pour l'entreprise ferroviaire A et l'entreprise ferroviaire B doivent être cohérentes afin de garantir la concordance à la frontière, etc.).

Lorsque des données ou des informations de référence sont utilisées afin de satisfaire aux exigences de la présente STI, les acteurs destinataires de la présente STI doivent garantir la cohérence entre les données ou les informations de référence, d'une part, et les données ou informations utilisées dans les paramètres fondamentaux de la présente STI, d'autre part (exemples: cohérence entre les codes de référence de localisation et les informations sur la circulation du train, ou entre les codes de référence de l'entreprise ferroviaire et l'exécution, etc.).

La qualité des données ou des informations fournies par les acteurs aux fins de la présente STI doit être telle qu'elle permet aux acteurs destinataires de la présente STI de délivrer des billets comme prévu à l'article 10 du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

La qualité des données ou des informations fournies par les acteurs aux fins de la présente STI doit être telle qu'elle permet aux acteurs destinataires de la présente STI de fournir des informations comme prévu à l'article 10 et à l'annexe II du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

4.2.19. *Fichiers de référence et bases de données*

4.2.19.1. Fichiers de référence

Pour l'exploitation des trains de voyageurs sur le réseau européen, les fichiers de référence suivants doivent être mis à la disposition de tous les prestataires de services (gestionnaires de l'infrastructure, entreprises ferroviaires, tiers autorisés et gestionnaires de gare). Les informations doivent refléter à tout moment la situation réelle.

L'Agence ferroviaire européenne assurera l'archivage et la tenue centralisés de codes uniques pour les données de référence suivantes:

- fichier de référence du codage de tous les gestionnaires de l'infrastructure, entreprises ferroviaires, gestionnaires de gare et prestataires de services,
- fichier de référence du codage des lieux,
- fichier de référence de tous les systèmes de commande des trains existants,
- fichier de référence de tous les types de locomotive,
- fichier de référence de tous les ateliers de maintenance européens,
- fichier de référence pour les systèmes de réservation européens,
- fichier de référence des codes aux fins des échanges d'horaires,
- fichier de référence des codes aux fins des échanges de tarifs,
- catalogue des séries de données pour messages,
- répertoire des listes de codes,
- tous autres fichiers et listes de codes nécessaires pour l'utilisation du ou des documents techniques figurant dans les annexes (qui seront définis lors de la phase un).

Lorsqu'un fichier de référence est à utiliser simultanément par la STI ATF, sa conception et son utilisation seront aussi étroitement coordonnées que possible avec la STI ATF en vigueur, afin d'optimiser les synergies.

4.2.19.2. Exigences supplémentaires concernant les bases de données

Les exigences supplémentaires qui doivent être satisfaites par les diverses bases de données sont énumérées ci-après. Il s'agit des éléments suivants:

1. Authentification

La base de données doit garantir l'authentification des utilisateurs des systèmes avant qu'ils ne puissent y accéder.

2. Sécurité

La base de données doit prévoir les aspects de sécurité en garantissant le contrôle de son accès. Le cryptage éventuel de son contenu n'est pas une obligation.

3. ACID

La base de données doit garantir le principe ACID (atomicité, cohérence, isolement, durabilité).

4. Contrôle des accès

La base de données doit être accessible aux utilisateurs ou aux systèmes qui ont reçu une autorisation. Le contrôle d'accès doit être appliqué jusqu'au plus petit élément (attribut) d'un enregistrement. Il doit pouvoir être configuré en fonction du rôle des utilisateurs, à savoir l'insertion, la mise à jour ou la suppression des données.

5. Localisation

La base de données doit garantir le suivi (journalisation) de toutes les modifications qui y sont apportées pour permettre la traçabilité des saisies (auteur, objet et moment de la modification).

6. Stratégie de verrouillage

La base de données doit permettre la mise en œuvre d'une stratégie de verrouillage qui permet d'accéder à son contenu même lorsque d'autres utilisateurs sont en train de modifier des enregistrements.

7. Accès multiples

La base de données doit garantir l'accès simultané de plusieurs utilisateurs ou systèmes à son contenu.

8. Fiabilité

La fiabilité de la base de données doit garantir la disponibilité requise.

9. Disponibilité

La base de données doit présenter le niveau de disponibilité requis en fonction de la nature des données et activités fondées sur elle.

10. Fonctions de maintenance

Les fonctions de maintenance de la base de données doivent garantir la disponibilité requise.

11. Sûreté

Les bases de données n'ont pas un contenu «sensible» au niveau de la sûreté. Par conséquent, les aspects de sûreté ne sont pas concernés en l'occurrence. Cela ne signifie pas que les données proprement dites — par exemple si elles sont erronées ou dépassées — ne peuvent pas avoir de répercussions sur la sécurité de l'exploitation du train.

12. Compatibilité

La base de données doit se baser sur un langage de manipulation couramment accepté, tel que le SQL ou le XQL.

13. Utilitaire d'importation

La base de données doit disposer d'un utilitaire qui permet d'y importer des données formatées au lieu de les insérer manuellement.

14. Utilitaire d'exportation

La base de données doit disposer d'un utilitaire qui permet d'exporter tout ou partie de son contenu sous une forme formatée.

15. Champs obligatoires

La base de données doit comporter des champs obligatoires à remplir avant l'acceptation de nouvelles données.

16. Contrôles de vraisemblance

La base de données doit faire l'objet de contrôles de vraisemblance configurables avant l'acceptation de l'insertion, de la mise à jour ou de la suppression de données.

17. Temps de réponse

Le temps de réponse de la base de données doit permettre à l'utilisateur d'insérer, de mettre à jour ou de supprimer des enregistrements au moment voulu.

18. Performances

Les fichiers de référence et les bases de données doivent prendre en charge de manière efficace et économique les demandes nécessaires pour permettre la bonne exécution de tous les mouvements de train couverts par les dispositions de la présente STI.

19. Capacités

La base de données doit permettre l'enregistrement des données pertinentes de tous les wagons de voyageurs et de l'ensemble du réseau. Elle doit prévoir la possibilité d'accroître facilement ses capacités (par exemple par l'ajout de plus grandes capacités de stockage et de davantage d'ordinateurs). Les extensions de capacités ne doivent pas nécessiter le remplacement du sous-système.

20. Données historiques

La base de données doit prévoir la gestion des données historiques, en donnant accès aux données qui ont déjà été archivées.

21. Stratégie de sauvegarde

La stratégie de sauvegarde doit garantir la récupération de toutes les données datant de 24 heures maximum.

22. Aspects commerciaux

Le système utilisé doit être un produit commercial ou un publiciel.

23. Respect de la vie privée

La base de données doit satisfaire aux exigences de respect de la vie privée édictées par l'État membre dans lequel la société assurant le service est domiciliée.

4.2.20. *Transmission électronique des documents*

Le point 4.2.21 «Mise en réseau et communication» décrit le réseau de communication à utiliser pour l'échange de données. Ce réseau et les mesures de sécurité qui y sont liées permettent n'importe quel type de communication en réseau: courrier électronique, transfert de fichiers (FTP, HTTP), etc. Les utilisateurs peuvent donc décider eux-mêmes du type de communication électronique qu'ils vont choisir, par exemple le protocole FTP.

4.2.21. *Mise en réseau et communication*

4.2.21.1. *Architecture générale*

Au fil du temps, ce sous-système verra l'émergence d'une communauté télématique vaste et complexe en matière d'interopérabilité ferroviaire et des interactions entre des milliers d'intervenants (entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure, tiers tels que détaillants et pouvoirs publics, etc.) qui se feront concurrence et/ou qui coopéreront pour répondre aux besoins du marché.

L'infrastructure de mise en réseau et de communication qui sous-tendra cette communauté de l'interopérabilité sera fondée sur une architecture d'échange d'informations commune, connue et adoptée par tous les intervenants.

Cette architecture:

- est conçue pour harmoniser des modèles d'informations hétérogènes en effectuant la transformation sémantique des données échangées entre les systèmes et en conciliant les divergences entre les processus métiers et les protocoles au niveau des applications,
- aura des répercussions minimales sur les architectures informatiques existantes utilisées par chaque intervenant,
- préservera les investissements déjà consentis en matière de technologies de l'information.

L'architecture d'échange d'informations repose essentiellement sur des interactions de type «poste à poste» entre tous les intervenants, tout en garantissant l'intégrité et la cohérence générales de la communauté ferroviaire d'interopérabilité en fournissant un ensemble de services centralisés.

Le modèle d'interaction «poste à poste» permet une répartition optimale des coûts entre les différents intervenants, sur la base de l'utilisation réelle qui en est faite. Il sera en général moins vulnérable aux problèmes de modularité.

4.2.21.2. *Réseau*

Le réseau doit garantir le niveau nécessaire pour la sécurité, la redondance, le contrôle du trafic, les outils statistiques, la croissance de la bande passante, l'accessibilité aux usagers et une gestion efficiente.

Le réseau désigne ici la méthode et la philosophie de communication et non le réseau proprement dit.

L'interopérabilité dans le domaine ferroviaire est basée sur une architecture d'échange d'informations commune, connue et adoptée par tous les participants, ce qui encouragera et facilitera l'adhésion d'autres acteurs, en particulier les clients.

Le répertoire central est le premier point de contact pour obtenir des méta-informations, telles que l'identité du poste (intervenant) sur lequel des informations sont enregistrées, ou pour vérifier les certificats de sécurité. Ensuite la communication poste à poste s'établit entre les intervenants concernés.

4.2.21.3. Protocoles

Seuls les protocoles qui font partie de l'Internet Protocol Suite (couramment dénommés TCP/IP, UDP/IP, etc.) peuvent être utilisés pour les développements.

4.2.21.4. Sécurité

Au-delà du niveau de sécurité garanti à l'échelon du réseau (voir le point 4.2.21.2 Réseau), un niveau supplémentaire peut être atteint pour les données sensibles en utilisant une combinaison de cryptage, de système de certification et de technologies VPN.

4.2.21.5. Cryptage

Le cryptage asymétrique ou symétrique peut être utilisé pour la transmission et le stockage des données, en fonction des exigences d'exploitation. À cette fin, une infrastructure à clé publique (ICP) doit être mise en œuvre.

4.2.21.6. Répertoire central

Le répertoire central devra prendre en charge:

- les métadonnées (des données structurées qui décrivent le contenu des messages),
- la liste des adresses électroniques où les acteurs destinataires de la présente STI permettent aux autres acteurs d'obtenir des informations ou des données conformément aux dispositions de la présente STI,
- le cryptage,
- l'authentification,
- le répertoire (annuaire téléphonique), qui contient toutes les informations nécessaires sur ceux qui participent aux échanges de messages et aux données,

Lorsque le répertoire central est utilisé simultanément par la STI ATF, le développement et les modifications sont réalisés de façon aussi proche que possible de la STI ATF appliquée, de façon à optimiser les synergies.

4.2.21.7. Interface commune pour la communication EF/GI

L'interface commune est obligatoire pour tous les participants désireux d'adhérer à la communauté de l'interopérabilité ferroviaire.

L'interface commune devra prendre en charge:

- le formatage des messages sortants, conformément aux métadonnées,
- la signature et le cryptage des messages sortants,
- l'adressage des messages sortants,
- la vérification de l'authenticité des messages entrants,
- le décryptage des messages entrants,
- les contrôles de conformité des messages entrants par rapport aux métadonnées,
- l'accès commun unique aux diverses bases de données.

Tous les utilisateurs de l'interface commune auront accès à toutes les données requises en application de la STI au sein de chaque entreprise ferroviaire, gestionnaire de l'infrastructure, etc., que la base de données concernée soit centrale ou individuelle. La vérification de l'authenticité des messages entrants donne lieu à deux possibilités de reconnaissance minimale du message:

i) positive: accusé de réception positif;

ii) négative: accusé de réception négatif.

L'interface commune gèrera les tâches susmentionnées en utilisant les informations du répertoire central.

Si un participant fait usage d'un «miroir» local du répertoire central, il doit alors, par ses propres moyens, veiller à ce que ce «miroir» local soit une copie exacte et à jour du répertoire central.

Lorsque le répertoire central est utilisé simultanément par la STI ATF, le développement et les modifications sont réalisés de façon aussi proche que possible de la STI ATF appliquée, de façon à optimiser les synergies.

4.2.22. *Gestion de la correspondance avec d'autres modes de transport*

Afin de gérer la correspondance avec d'autres modes de transport, il convient d'appliquer les normes suivantes pour la fourniture d'informations aux autres modes de transport et l'échange d'informations avec eux:

- pour l'échange d'informations relatives aux horaires entre les entreprises ferroviaires et d'autres modes de transport: normes EN 12896 («Transmodel») et EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT - Identification des objets fixes dans les transports publics»),
- pour l'échange de données horaires spécifiques, les normes techniques et les protocoles XML fondés sur Transmodel, en particulier la norme EN 15331 («SIRI») pour l'échange de tableaux horaires en temps réel et la norme EN TC 278 WI 00278207 («IFOPT») pour l'échange de données relatives aux arrêts et aux gares,
- pour l'échange de données tarifaires: cette norme est encore un point ouvert (voir l'annexe II – Liste des points ouverts).

4.3. **Spécifications fonctionnelles et techniques des interfaces**

Du point de vue de la compatibilité technique, les interfaces du sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» avec les autres sous-systèmes sont décrites aux points suivants.

4.3.1. *Interfaces avec le sous-système «Matériel roulant»*

Tableau 1

Interfaces avec le sous-système «Matériel roulant»

Interface	Référence à la STI «applications télématiques au service des voyageurs»	Référence à la STI «matériel roulant» pour le système ferroviaire conventionnel
Tableau d'affichage	4.2.13 Traitement de la fourniture d'informations dans les véhicules	4.2.5 Information des clients (PMR)
Annonces vocales automatiques	4.2.13 Traitement de la fourniture d'informations dans les véhicules	4.2.5 Information des clients (PMR) 4.2.5.2 Système d'annonce aux voyageurs

4.3.2. Interfaces avec le sous-système «applications télématiques au service du fret»

Tableau 2

Interfaces avec le sous-système «applications télématiques au service du fret»

Interface	Référence à la STI «applications télématiques au service des voyageurs»	Référence à la STI «applications télématiques au service du fret» pour le système ferroviaire conventionnel
Train prêt	4.2.14.1 Message «train prêt» pour tous les trains	4.2.3.5 Message «train prêt»
Prévision de circulation du train	4.2.15.2 Message de prévision de circulation du train pour tous les trains	4.2.4.2 Message de prévision de circulation du train
Informations sur la circulation du train	4.2.15.1 Message «informations sur la circulation du train» pour tous les trains	4.2.4.3 Informations sur la circulation du train
Message «circulation du train interrompue» destiné à l'EF	4.2.16.2 Message «circulation du train interrompue» pour tous les trains	4.2.5.2 Circulation du train interrompue
Traitement des données horaires à court terme	4.2.17 Traitement des données horaires à court terme pour les trains	4.2.2 Demande de sillon
Interface commune	4.2.21.7. Interface commune pour la communication EF/GI	4.2.14.7 Interface commune pour la communication EF/GI
Répertoire central	4.2.21.6 Répertoire central	4.2.14.6 Répertoire central
Fichiers de référence	4.2.19.1. Fichiers de référence	4.2.12.1 Fichiers de référence

4.4. Règles d'exploitation

Les règles d'exploitation propres au sous-système concerné par la présente STI en fonction des exigences essentielles décrites au chapitre 3 sont présentées ci-dessous.

4.4.1. Qualité des données

Pour garantir la qualité des données, l'auteur d'un message se porte garant de l'exactitude de son contenu au moment de l'envoi de celui-ci. Si les données sources sont disponibles dans les bases de données liées à la STI, il convient de les utiliser pour garantir la qualité de celles-ci.

Si elles ne s'y trouvent pas, l'auteur du message doit vérifier leur fiabilité par ses propres moyens.

Il importe également de les comparer, si nécessaire, avec les informations contenues dans les bases de données liées à la présente STI et de vérifier par des contrôles logiques la ponctualité et la continuité des données et des messages.

Les données sont de grande qualité lorsqu'elles conviennent à l'usage auquel elles sont destinées, c'est-à-dire:

- lorsqu'elles sont sans erreur: accessibles, précises, ponctuelles, complètes, cohérentes avec d'autres sources, etc., et
- lorsqu'elles répondent aux critères requis: pertinentes, complètes, suffisamment précises, faciles à lire et à interpréter, etc.

La qualité repose sur les critères essentiels suivants:

- précision,
- exhaustivité,
- cohérence,
- ponctualité.

Précision

La collecte des informations doit être la plus économique possible. À cet effet, les données primaires doivent être enregistrées, si possible, en une seule fois. C'est pourquoi elles doivent être introduites dans le système en se basant autant que possible sur leur source, afin qu'elles puissent être pleinement intégrées dans toute opération de traitement ultérieure.

Exhaustivité

Avant d'envoyer le message, il faut en vérifier l'exhaustivité et la syntaxe sur la base des métadonnées. Cela évite la circulation d'informations inutiles sur le réseau.

L'exhaustivité de tous les messages entrants doit également être vérifiée sur la base des métadonnées.

Cohérence

La cohérence des messages doit être garantie en appliquant les règles métiers. Il faut éviter les doubles entrées et s'assurer que le détenteur des données est clairement identifié.

Le mode d'application de ces règles dépend de leur complexité. Pour les règles simples, les contraintes et les déclencheurs prévus par les bases de données suffisent. Lorsque les règles sont plus complexes et impliquent des données issues de plusieurs tableaux, il faut appliquer des procédures de validation afin de vérifier la cohérence des données avant de créer les données d'interface et de les diffuser. Il faut aussi vérifier que la validation des données transmises respecte les règles métiers définies.

Ponctualité

Il importe de fournir les informations à temps. Dans la mesure où le déclenchement de l'enregistrement des données et de l'envoi des messages dépend directement du système informatique, la ponctualité ne pose aucun problème lorsque le système est bien conçu, en fonction des besoins des processus métiers. Cependant, dans la plupart des cas, l'envoi du message est effectué par un opérateur ou, du moins, implique l'intervention d'un opérateur. Pour satisfaire au critère de ponctualité, les données doivent être mises à jour dans les plus brefs délais afin de garantir l'actualité des données contenues dans les messages envoyés automatiquement par le système.

Le délai de réponse aux demandes doit être abordé dans les spécifications informatiques détaillées pour les diverses applications et les divers types d'utilisateurs. L'actualisation et l'échange des données doivent être effectués dans les plus brefs délais.

Mesure de la qualité des données

Les spécifications informatiques détaillées doivent définir des pourcentages appropriés pour:

- l'exhaustivité des données (pourcentage de champs de données complétés) et la cohérence des données (pourcentage de correspondance des données dans les tableaux, fichiers, enregistrements),
- la ponctualité des données (pourcentage de données disponibles dans un délai donné),
- la précision requise (pourcentage d'exactitude des valeurs enregistrées par rapport aux valeurs réelles).

4.4.2. Gestion du répertoire central

Les fonctions du répertoire central sont définies au point 4.2.21.6 «Répertoire central». Pour garantir la qualité des données, l'organisme chargé de sa gestion doit être responsable de l'actualisation et de la qualité des métadonnées et de l'annuaire, ainsi que de la gestion du contrôle d'accès. La qualité des métadonnées, c'est-à-dire leur exhaustivité, leur cohérence, leur ponctualité et leur précision, doit permettre le bon fonctionnement aux fins de la présente STI.

4.5. Règles de maintenance

Les règles de maintenance propres au sous-système concerné par la présente STI en fonction des exigences essentielles décrites au chapitre 3 sont présentées ci-dessous.

Il est nécessaire de garantir la qualité des services de transport même en cas de corruption des données ou de panne totale ou partielle de l'équipement de traitement des données. Il est par conséquent conseillé d'installer des systèmes ou des ordinateurs de secours extrêmement fiables, qui garantiront la continuité du service durant les réparations.

Les aspects liés à la maintenance des bases de données sont mentionnés au point 4.2.19.2 «Dispositions supplémentaires relatives aux bases de données» (points 10 et 21).

4.6. **Qualifications professionnelles**

Les qualifications professionnelles du personnel requises pour l'exploitation et la maintenance du sous-système et pour la mise en œuvre de la STI sont les suivantes.

La mise en œuvre de la présente STI ne requiert pas le renouvellement complet du matériel informatique ni des logiciels, ni de nouveaux effectifs. Elle ne donne lieu qu'à des modifications, à des mises à jour ou à une extension des opérations qui sont déjà effectuées par le personnel existant. Par conséquent, aucune disposition supplémentaire n'est adjointe aux législations nationales et européenne relatives aux qualifications professionnelles.

La formation complémentaire du personnel, si elle est nécessaire, ne doit pas se limiter à l'apprentissage du fonctionnement de l'équipement. Le personnel doit aussi connaître et comprendre le rôle particulier qu'il joue dans le système de transport. Il doit en particulier être conscient de la nécessité de maintenir un niveau élevé de qualité du travail, car il s'agit d'un élément déterminant pour la fiabilité des informations qui devront être traitées ultérieurement.

Les qualifications professionnelles nécessaires dans la composition et l'exploitation des trains sont définies dans la STI «Exploitation et gestion du trafic».

4.7. **Conditions relatives à la santé et à la sécurité**

Les conditions relatives à la santé et à la sécurité du personnel requis pour l'exploitation et la maintenance du sous-système concerné et pour la mise en œuvre de la STI sont les suivantes.

Aucune disposition supplémentaire n'est adjointe aux législations nationales et européenne relatives à la santé et à la sécurité.

4.8. **Registres des types de véhicules autorisés et de l'infrastructure**

En application de l'article 34, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE, «L'Agence établit et tient un registre des types de véhicules autorisés par les États membres à être mis en service sur le réseau ferroviaire de la Communauté». En application de l'article 35, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE, «chaque État membre veille à ce qu'un registre de l'infrastructure soit publié et mis à jour».

Étant donné que ces registres sont mis à jour et publiés sur une base annuelle, ils ne peuvent être utilisés pour le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs». C'est la raison pour laquelle il n'y a aucun élément à indiquer dans ces registres concernant la présente STI.

5. **CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ**

5.1. **Définition**

Conformément à l'article 2, point f), de la directive 2008/57/CE, on entend par «constituants d'interopérabilité» tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériel incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire. La notion de «constituant» recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels.

5.2. **Liste des constituants**

Les constituants d'interopérabilité font l'objet des dispositions pertinentes de la directive 2008/57/CE.

Aucun constituant d'interopérabilité ne concerne le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs».

Un équipement informatique standard suffit pour satisfaire aux exigences de la présente STI, sans aucun aspect spécifique de l'interopérabilité dans l'environnement ferroviaire. Cela est vrai tant pour les matériels que pour les logiciels utilisés, tels qu'un système d'exploitation et des bases de données. Le logiciel d'application est propre à chaque utilisateur et peut être adapté et amélioré suivant la fonctionnalité et les besoins de chaque site. L'«architecture d'intégration des applications» proposée tient compte du fait que les applications ne disposent pas nécessairement du même modèle d'information interne. L'intégration des applications se définit comme le processus permettant la coordination de systèmes d'application de conception différente.

5.3. Performances des constituants et spécifications

Voir le point 5.2. Ne s'applique pas à la STI «applications télématiques au service des voyageurs».

6. ÉVALUATION DE LA CONFORMITÉ ET/OU DE L'APTITUDE À L'EMPLOI DES CONSTITUANTS ET VÉRIFICATION DU SOUS-SYSTÈME

6.1. Constituants d'interopérabilité

6.1.1. Procédures d'évaluation

Ne s'applique pas à la STI «applications télématiques au service des voyageurs».

6.1.2. Module

Ne s'applique pas à la STI «applications télématiques au service des voyageurs».

6.2. Sous-système «applications télématiques au service des voyageurs»

En vertu de l'annexe II de la directive 2008/57/CE, les sous-systèmes sont répartis en domaines de nature structurelle et fonctionnelle. L'évaluation de la conformité est obligatoire pour les STI du domaine structurel. Le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» relève du domaine fonctionnel. La présente STI ne définit aucun module pour l'évaluation de la conformité.

7. MISE EN ŒUVRE

7.1. Introduction

La présente STI concerne le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs». Aux termes de la directive 2008/57/CE, ce sous-système est de nature fonctionnelle. L'application de la présente STI ne repose donc pas sur la notion de sous-système nouveau, renouvelé ou réaménagé, comme c'est habituellement le cas des STI relatives aux sous-systèmes structurels, sauf indication particulière dans la STI.

La mise en œuvre de la STI comprendra plusieurs phases:

- phase un: spécifications informatiques détaillées, gouvernance et schéma directeur,
- phase deux: développement,
- phase trois: déploiement.

7.2. Phase un - spécifications informatiques détaillées, gouvernance et schéma directeur

La phase un poursuit trois objectifs:

1. Définir le système d'échange de données (ci-après dénommé «le système») consistant en composants communs et en l'interconnexion des systèmes d'information et de communication des parties prenantes capables de satisfaire aux exigences du présent règlement.
2. Confirmer la faisabilité technique et économique d'un tel système.
3. Établir une feuille de route des activités jugées nécessaires pour mettre en œuvre le système, avec des étapes appropriées pour le suivi de l'avancement des travaux par la Commission, l'Agence ferroviaire européenne, les États membres et les parties concernées.

7.2.1. Gouvernance de projet pour la phase un

La Commission doit établir un comité directeur au plus tard un mois après la publication du présent règlement au *Journal officiel de l'Union européenne*; ce comité doit se composer

- des organismes de représentation du secteur ferroviaire au niveau européen tels que définis à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 881/2004 («organismes représentatifs du secteur ferroviaire»),

- d'un représentant des vendeurs de billets,
- d'un représentant des voyageurs européens,
- de l'Agence ferroviaire européenne, et
- de la Commission.

Le comité directeur doit être coprésidé par a) la Commission et b) une personne nommée par les organismes représentatifs du secteur ferroviaire. La Commission, assistée des membres du comité directeur, doit rédiger le règlement intérieur de ce comité, qui doit être adopté au sein du comité. Les décisions prises doivent être transparentes et motivées par un solide argumentaire technique et économique.

Les membres du comité directeur peuvent proposer au comité que d'autres organismes y soient intégrés en qualité d'observateurs lorsque des raisons techniques et organisationnelles claires le justifient.

7.2.2. Rôles et responsabilités

7.2.2.1. Parties prenantes

1. Une équipe de projet établie par les organismes représentatifs du secteur ferroviaire et comprenant un représentant des vendeurs de billets élaborera les spécifications informatiques détaillées, la gouvernance et le schéma directeur sur la base d'un programme de travail soumis à l'approbation du comité directeur.
2. L'équipe de projet établira les groupes de travail nécessaires apportant l'expertise de l'Agence ferroviaire européenne, des entreprises ferroviaires, des gestionnaires de l'infrastructure, des gestionnaires de gare, des représentants de la profession des vendeurs de billets et des voyageurs.
3. L'équipe de projet mènera l'ensemble du projet de manière transparente et tous les comptes rendus, documents et éléments à livrer de l'équipe de projet et de ses groupes de travail seront accessibles entièrement et en permanence à la Commission et à l'Agence ferroviaire européenne.
4. L'équipe de projet devra transmettre chaque mois au comité directeur un rapport d'avancement et tenir pleinement compte des décisions de ce dernier. La structure et le contenu du rapport d'avancement seront approuvés par le comité directeur à la réunion de démarrage.
5. L'équipe de projet doit fournir des informations aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires de l'infrastructure, aux gestionnaires de gare, aux vendeurs de billets et aux représentants de voyageurs, et les consulter. Elle doit prêter une attention particulière aux petites entreprises ferroviaires et aux entreprises ferroviaires qui ne sont pas membres d'organismes représentatifs du secteur ferroviaire, les tenir informées et les consulter.
6. Les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les gestionnaires de gare, les vendeurs de billets et les représentants des voyageurs doivent soutenir le projet en fournissant des informations ainsi qu'une expertise fonctionnelle et technique à la demande de l'équipe de projet.

7.2.2.2. Agence ferroviaire européenne

1. L'Agence ferroviaire européenne doit suivre et évaluer l'élaboration des spécifications informatiques détaillées, de la gouvernance et du schéma directeur, en vue de déterminer si les objectifs visés sont réalisés.
2. L'Agence ferroviaire européenne doit soumettre à la Commission une recommandation sur les spécifications informatiques détaillées, la gouvernance et le schéma directeur.

7.2.2.3. Commission

1. La Commission doit indiquer à l'équipe de projet la liste des organismes à associer au projet.

2. Une fois reçus les spécifications informatiques détaillées, la gouvernance et le schéma directeur, la Commission doit les évaluer sur la base de la recommandation de l'Agence ferroviaire européenne et, à la lumière de cette évaluation, prendre les mesures nécessaires pour modifier la STI en vigueur.
3. La Commission tiendra les États membres informés par l'intermédiaire du comité établi conformément à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE.

7.2.3. Éléments à livrer

Les spécifications informatiques détaillées doivent décrire le système et indiquer d'une manière claire comment le système satisfait aux exigences de la STI ATV. L'élaboration de ces spécifications requiert une analyse systématique des questions techniques, opérationnelles, économiques et institutionnelles qui sous-tendent le processus de mise en œuvre de la STI ATV. De ce fait, les éléments à livrer comprennent les éléments suivants, sans que cette liste soit limitative:

1. Spécifications fonctionnelles, techniques et relatives aux performances, données associées, exigences applicables aux interfaces, exigences en matière de sécurité et de qualité.
2. Description succincte de l'architecture globale du système. Il faut décrire les modalités d'interaction et d'adaptation réciproque des composants. Ces éléments se fonderont sur l'analyse des configurations du système capables d'intégrer les installations informatiques existantes tout en assurant les fonctionnalités et les performances requises.

Le schéma directeur comprend les éléments suivants:

1. L'identification des activités nécessaires pour réussir la mise en œuvre du système.
2. Un plan de migration qui doit inclure une série de phases permettant d'obtenir des résultats intermédiaires tangibles et vérifiables, depuis le cadre actuel des systèmes d'information et de communication des parties prenantes jusqu'au système proprement dit.
3. Un plan détaillé des différentes étapes.
4. Une évaluation des risques des phases cruciales du schéma directeur.
5. Une évaluation des coûts de l'ensemble du cycle de vie associés au déploiement et à l'exploitation du système, ainsi qu'un plan d'investissements et l'analyse coût-bénéfice y afférente.

La gouvernance doit inclure l'identification des structures, méthodes et procédures appropriées de gouvernance pour soutenir le développement et la validation du système et, par la suite, son déploiement, son exploitation et sa gestion tout au long de sa vie (y compris la gestion des conflits entre les parties concernées par les dispositions de la présente STI).

7.2.4. Étapes

1. Une réunion de démarrage entre l'équipe du projet et le comité directeur se tiendra au plus tard deux mois après la publication du présent règlement au *Journal officiel de l'Union européenne*.
 - a) Lors de la réunion de démarrage, l'équipe de projet doit présenter une description du projet et un programme de travail comprenant un calendrier. La description du projet doit indiquer en quoi consistent les tâches, l'organisation du projet, les rôles et responsabilités, la méthode du projet, y compris le processus de consultation et d'information de toutes les parties prenantes.
 - b) Toujours lors de la réunion de démarrage, le contenu et le niveau de détail du rapport intermédiaire et du rapport mensuel d'avancement visé au point 7.2.2.1 seront examinés et convenus entre l'équipe de projet et le comité directeur.

2. L'équipe de projet doit remettre le rapport intermédiaire au comité directeur au plus tard cinq mois après la réunion de démarrage.
3. Les éléments à livrer doivent être remis à la Commission et à l'Agence ferroviaire européenne au plus tard 10 mois après la réunion de démarrage.
4. L'Agence ferroviaire européenne doit remettre à la Commission, au plus tard deux mois après leur réception, une recommandation concernant les éléments à livrer.

7.3. Phase deux - développement

Tous les acteurs concernés doivent développer le système à la suite de la modification de la présente STI.

7.4. Phase trois - déploiement

Tous les acteurs concernés doivent déployer le système à la suite de la modification de la présente STI.

7.5. Gestion des modifications

7.5.1. Procédure de gestion des modifications

Les procédures de gestion des modifications doivent être conçues de manière telle qu'elles garantissent une véritable analyse des coûts et des bénéfices de ces opérations et un contrôle de leur mise en œuvre. Ces procédures devront être définies, mises en place, soutenues et gérées par l'Agence ferroviaire européenne et inclure:

- l'identification des contraintes techniques appuyant la modification,
- une déclaration désignant le responsable des procédures de mise en œuvre des modifications,
- la procédure de validation des modifications à appliquer,
- la politique de gestion des modifications, de diffusion, de transition et de déploiement,
- la définition des responsabilités pour la gestion des spécifications détaillées, l'assurance de la qualité et la gestion de la configuration.

Le bureau de contrôle des modifications (CCB) doit être composé de l'Agence ferroviaire européenne, des organismes représentatifs du secteur ferroviaire, d'un organisme représentatif des vendeurs de billets, d'un organisme représentatif des voyageurs, et enfin des États membres. Cette implication des parties prenantes doit garantir la prise en considération générale des modifications à apporter ainsi qu'une évaluation globale de leurs conséquences. Le CCB sera, à terme, placé sous l'égide de l'Agence ferroviaire européenne.

7.5.2. Processus spécifique de gestion des modifications pour les documents techniques publiés par l'Agence ferroviaire européenne

Les documents techniques cités au chapitre 4 de la présente STI (à l'exception des normes qui sont liées aux questions ouvertes) et énumérés à l'annexe III du présent règlement sont des documents techniques publiés par l'Agence ferroviaire européenne en application de l'article 5, paragraphe 8, de la directive 2008/57/CE.

La gestion du suivi des modifications de ces documents techniques doit être mise en place par l'Agence ferroviaire européenne conformément aux critères suivants:

1. les demandes de modification concernant les documents techniques sont soumises par l'intermédiaire des autorités nationales de sécurité (ANS), ou par l'intermédiaire des organismes représentatifs du secteur ferroviaire au niveau européen définis à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 881/2004, ou du représentant des vendeurs de billets, ou de l'organisme qui a élaboré les spécifications initiales à l'origine des documents techniques;
2. l'Agence ferroviaire européenne doit rassembler et archiver les demandes de modification;

3. l'Agence ferroviaire européenne doit présenter les demandes de modification au groupe de travail spécifique de l'AFE, qui les évaluera et préparera une proposition accompagnée d'une analyse économique, le cas échéant;
4. l'Agence ferroviaire européenne doit présenter ensuite une demande de modification et la proposition correspondante au bureau de contrôle des modifications qui validera ou non, ou encore repoussera à une date ultérieure, la demande de modification;
5. si la demande de modification n'est pas validée, l'Agence ferroviaire européenne doit renvoyer au demandeur l'indication du motif du rejet ou une demande d'information complémentaire sur le projet de modification;
6. si la demande de modification est validée, le document technique sera modifié;
7. avant la publication du document technique modifié, il doit être communiqué à la Commission avec la demande de modification et son évaluation économique;
8. la Commission tiendra les États membres informés par l'intermédiaire du comité établi conformément à l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE;
9. la nouvelle version du document technique et la demande de modification validée doivent être mises à disposition sur le site de l'Agence ferroviaire européenne.

Lorsque la gestion du suivi des modifications touche des éléments simultanément utilisés dans le cadre de la STI ATF, les modifications doivent être réalisées de manière à rester aussi proches que possible de la STI ATF appliquée, afin d'optimiser les synergies.

7.6. Cas particuliers

7.6.1. Introduction

Les dispositions particulières suivantes sont autorisées dans les cas spécifiques ci-dessous.

- a) Cas «P» cas permanents.
- b) Cas «T»: situations temporaires dans lesquelles il est recommandé que le système cible soit atteint d'ici à 2020 [objectif fixé dans la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport ⁽¹⁾, telle que modifiée par la décision n° 884/2004/CE ⁽²⁾].

7.6.2. Liste des cas particuliers

Il n'y a pas de cas particulier en relation avec la présente STI.

8. GLOSSAIRE

Les définitions du présent glossaire renvoient à l'utilisation des termes concernés dans la présente STI.

Terme	Description
Partie accédante	<p>Soit</p> <p>une entreprise ferroviaire autorisée ou, dans la mesure décidée par chaque État membre, une autre partie souhaitant obtenir un sillonn dans le tableau horaire ferroviaire pour exploiter un service ferroviaire sur son territoire à des fins commerciales ou de service public. Ces parties autorisées peuvent être des autorités publiques ou toute autre partie signataire d'un contrat d'accès.</p> <p>Soit</p> <p>un groupement international de telles parties qui est également connu en qualité de groupe demandeur ou de groupe accédant.</p>

⁽¹⁾ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 167 du 30.4.2004, p. 1.

Terme	Description
ACID	<p>Initiales des termes atomicité, cohérence, isolement, durabilité.</p> <p>Il s'agit des quatre attributs essentiels communs à toute transaction:</p> <p>Atomicité. Dans une transaction concernant au moins deux informations discrètes, soit toutes les informations sont validées par un «commit», soit aucun ne l'est.</p> <p>Cohérence. Une transaction crée un nouvel état de données valide, ou en cas d'échec, remet toutes les données dans leur état initial.</p> <p>Isolement. Une transaction en cours et non encore validée doit rester isolée de toute autre transaction.</p> <p>Durabilité. Les données validées sont enregistrées dans le système de manière à ce qu'elles restent disponibles dans leur état correct même en cas de panne et de redémarrage du système.</p> <p>Le concept ACID est défini dans la norme ISO/CEI 10026-1:1992, section 4. Chacun des attributs peut être évalué par rapport à un point de référence. En général, la mise en œuvre de ce concept incombe au gestionnaire ou au superviseur de la transaction. Dans un système distribué, elle peut être garantie par une validation en deux phases (2 PC, ou «two-phase commit»), qui implique que soit toutes les parties prenantes s'engagent à valider la transaction, soit aucune, auquel cas, celle-ci est annulée par un «rollback».</p>
Date/heure d'arrivée, effective	La date et l'heure effectives d'arrivée du moyen de transport.
Date/heure d'arrivée, estimée	La date et l'heure estimatives d'arrivée du moyen de transport, sur la base de la prévision la plus récente.
Date/heure d'arrivée, programmée	La date et l'heure d'arrivée du moyen de transport figurant dans le tableau horaire.
Retard attendu à l'arrivée	Le laps de temps entre la date et l'heure d'arrivée estimées et la date et l'heure d'arrivée programmées.
Retard effectif à l'arrivée	Le laps de temps entre la date et l'heure d'arrivée effectives et la date et l'heure d'arrivée programmées.
À la discrétion de	Signifie que l'entreprise ferroviaire peut décider sur la base de son expérience et de ses besoins.
Système d'attribution	Un système électronique hébergeant le catalogue des services de transport pour lesquels un prestataire de services de transport autorise les distributeurs à délivrer des documents de transport.
Attributeur	Une entreprise qui assure la gestion d'un système d'attribution. Il peut s'agir d'un transporteur.
Organisme public autorisé	Une autorité publique qui a légalement l'obligation ou le droit de fournir au public des informations relatives au voyage; ce terme renvoie également à l'autorité publique responsable de l'application du règlement (CE) n° 1371/2007 conformément à l'article 30, paragraphe 1, du règlement.
Disponibilité	<p>Les informations (services de transport, type d'offre, tarifs, autres services) qui peuvent effectivement être obtenues par un voyageur à un moment donné, pour un train donné.</p> <p>À ne pas confondre avec offre, qui indique qu'un (service de transport, type d'offre, tarif, autre service) est offert dans la planification initiale mais pourrait être épuisé et donc impossible à obtenir par un voyageur à un moment donné pour un train donné.</p>
Paramètre fondamental	Toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle, critique sur le plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision selon la procédure prévue à l'article 21, paragraphe 2, avant l'élaboration des projets de STI par l'organisme commun représentatif.
Location (vente)	La vente d'un billet avec ou sans réservation.
Transporteur	L'entreprise ferroviaire contractuelle avec laquelle le voyageur a conclu le contrat de transport ou une série d'entreprises ferroviaires successives qui sont responsables en vertu de ce contrat.

Terme	Description
Transporteur conjoint	Un transporteur lié par un accord de coopération à un ou plusieurs autres transporteurs pour la prestation d'un service de transport.
Transporteur isolé	Un transporteur qui assure un service de transport indépendamment des autres transporteurs
Canal	La méthode (guichet automatique, à bord du train, sur internet, téléachat, billetterie mobile) selon laquelle une entreprise ferroviaire assure un service (information, vente de billets, remboursement de billets, réponse à des plaintes, etc.) au voyageur.
Identification de la voiture	Le numéro unique d'identification d'une voiture
Commission	La Commission européenne.
Produit commercial	Produit standard disponible sur le marché.
Client	Une personne qui souhaite acheter, qui achète ou qui a acheté un produit ferroviaire pour elle-même ou pour d'autres personnes. Il peut donc s'agir d'une personne qui n'est pas un voyageur (voir ce terme).
Décryptage	La conversion de données cryptées dans leur forme initiale.
Retard	Le laps de temps entre l'heure à laquelle le voyageur devait arriver d'après l'horaire publié et l'heure de son arrivée réelle ou attendue.
Écart (X)	Le retard ou l'avance en service par rapport à l'horaire prévu.
Date et heure de départ effectives	La date et l'heure effectives d'arrivée du moyen de transport.
Date et heure de départ estimées	La date et l'heure de départ du moyen de transport, sur la base de la prévision la plus récente.
Date et heure de départ programmées	La date et l'heure de départ du moyen de transport figurant dans le tableau horaire.
Directive 2008/57/CE	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
Retard effectif au départ	Le laps de temps entre la date et l'heure de départ effectives et la date et l'heure de départ programmées.
Retard attendu au départ	Le laps de temps entre la date/l'heure de départ programmée et la date/l'heure de départ attendue.
Affichage	Un dispositif visuel dynamique situé soit en gare, soit à l'intérieur ou à l'extérieur des trains aux fins de l'information des voyageurs.
Distributeur	Une entreprise fournissant à l'émetteur la capacité juridique et technique de vendre des produits ferroviaires ou de fournir aux clients des dispositifs en ligne permettant l'achat de produits ferroviaires. En outre, le distributeur peut offrir aux émetteurs des services d'assemblage d'origines-destinations desservies par différents transporteurs pour former des voyages complets selon les exigences du voyageur. Le distributeur peut être un transporteur.
Voyage national	Un voyage ferroviaire dans le cadre duquel le train ne traverse pas la frontière d'un État membre.
Service ferroviaire national de voyageurs	Un service ferroviaire pour voyageurs dans le cadre duquel le train ne traverse pas la frontière d'un État membre.
Cryptage	Le codage de données.
EER	Voir Agence ferroviaire européenne.

Terme	Description
Exigences essentielles	L'ensemble des conditions décrites à l'annexe III de la directive 2008/57/CE auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité y compris les interfaces.
HAE	Heure d'arrivée estimée (du train en gare)
HTP	Heure de transfert estimée (d'un train entre deux gestionnaires de l'infrastructure).
HEP	Heure d'échange estimée (d'un train entre deux entreprises ferroviaires).
Agence ferroviaire européenne	L'agence créée en vertu du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 instituant une Agence ferroviaire européenne.
Prix	Une redevance à payer pour le transport ou un service y afférent.
Prévisions	La meilleure estimation d'un événement (par exemple l'heure d'arrivée, de départ ou de passage d'un train).
Cible prévisionnelle	Point pour lequel la prévision est établie. Il peut s'agir de l'arrivée, du départ, du passage ou du transfert.
Service ferroviaire étranger de voyageurs	Un service ferroviaire de voyageurs acheté par un voyageur dans un pays mais qui se déroule dans un pays autre que le pays d'achat.
Vente à l'étranger	La vente d'un billet de train par un émetteur qui n'est pas le transporteur (ou un des transporteurs) exploitant le train pour lequel le billet sera utilisé. L'émetteur se situe dans un pays différent du pays du ou des transporteurs.
FTP	Acronyme de File Transfer Protocol (protocole de transfert de fichiers). Protocole de transfert de fichiers entre systèmes informatiques du réseau TCP/IP.
Exécution	Le processus de livraison du produit au client après son achat.
Conditions générales de transport	Les conditions du transporteur, qui se présentent sous la forme de conditions générales ou de tarifs juridiquement applicables dans chaque État membre et qui, par la conclusion du contrat de transport, sont devenues partie intégrante de celui-ci.
Train à prix global	Un train sur lequel un voyageur peut prendre place uniquement s'il détient un billet à prix global.
Point de transfert	Point de transfert de la responsabilité entre deux gestionnaires de l'infrastructure.
HTTP	Acronyme de Hypertext Transfer Protocol (protocole de transfert hypertexte). Il s'agit d'un protocole client/serveur utilisé pour la connexion à des serveurs sur le réseau internet.
GI	«Gestionnaire de l'infrastructure», tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut également inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions du gestionnaire de l'infrastructure sur un réseau ou une partie de réseau peuvent être attribuées à des entités ou des entreprises différentes.
Gestionnaire de l'infrastructure (GI)	Voir GI
IRT - Billets à réservation intégrée	Type de billet de train valable uniquement pour un train donné à une date et heure données. Un IRT ne peut être vendu que dans le cadre d'une transaction en ligne entre le terminal de vente et le système d'attribution dans lequel est inscrit le train en cause.

Terme	Description
Échange entre transporteurs	Le transfert du contrôle entre une entreprise ferroviaire et une autre pour des raisons pratiques d'exploitation, de sécurité et de responsabilité. Exemples: — entreprises ferroviaires successives; — trains avec transporteurs de remplacement; — transfert d'information entre différentes entreprises ferroviaires.
Point d'échange	Le lieu où le contrôle du train est transféré d'une entreprise ferroviaire à une autre. En ce qui concerne la circulation du train, une entreprise ferroviaire transfère la prise en charge du train à l'autre entreprise ferroviaire qui possède à présent le sillon pour le segment suivant du trajet.
Point intermédiaire	Lieu définissant le début ou la fin d'un segment du trajet. Il peut s'agir par exemple d'un point d'échange, de transfert ou de manœuvre.
Service ferroviaire international de voyageurs	Un service ferroviaire de voyageurs qui traverse la frontière d'au moins un État membre.
Voyage international	Un voyage ferroviaire de voyageurs qui traverse la frontière d'au moins un État membre.
Vente internationale	La vente d'un billet de train pour un voyage international
Constituant d'interopérabilité	Tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen. La notion de constituant recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels.
IP	Acronyme de Internet Protocol, le protocole du réseau Internet.
Émetteur	Une entreprise qui vend le billet et reçoit le paiement. Il peut s'agir d'un transporteur et/ou d'un distributeur. L'émetteur est l'entreprise qui figure sur le billet, avec son code et éventuellement son logo.
Parcours	Le mouvement d'un voyageur (ou de plusieurs voyageurs ensemble) d'un lieu A vers un lieu B.
Planificateur de parcours	Un système informatique capable de proposer des solutions de parcours. Une solution de parcours consiste en un ou plusieurs services commerciaux de transport répondant au moins à la question «Comment aller du lieu A au lieu B avec une date/heure de départ et d'arrivée donnée?» La question pourrait contenir des critères supplémentaires plus complexes tels que «de la façon la plus rapide», «au moindre coût», «sans changement», etc. Le voyageur peut définir lui-même ses propres solutions en consultant différentes sources d'information, ou la solution peut lui être proposée par un planificateur de parcours.
Détenteur	Le détenteur d'un véhicule est la personne qui, en étant le propriétaire ou ayant le droit d'en disposer, l'exploite économiquement de manière permanente comme moyen de transport et est immatriculée en tant que telle dans le registre du matériel roulant.
Identification de locomotive	Le numéro unique d'identification d'un engin de traction.
Mise à disposition	Publication d'informations ou de données, éventuellement avec contrôle d'accès
Manifest on list	Une méthode d'exécution selon laquelle le client effectue son achat à l'avance (par exemple, depuis son domicile) et reçoit seulement une confirmation, habituellement un code de référence. L'entreprise qui assure ce type de vente remet à l'organisme de contrôle des billets une liste de tous les voyageurs (et leurs codes de référence) admis sur un train donné. Le voyageur manifeste simplement, avant/après le départ, son souhait d'être admis à bord du train auprès de l'organisme de contrôle des billets. Celui-ci vérifie que le voyageur est autorisé à embarquer/demeurer à bord du train.

Terme	Description
Prix du marché	Voir prix global
Métadonnées	Ce terme signifie simplement des données relatives à d'autres données. Il décrit les données, les services logiciels et d'autres composants contenus dans les systèmes d'information des entreprises. Exemples de types de métadonnées: définitions normalisées de données, informations relatives au lieu et à l'itinéraire, gestion de la synchronisation pour la distribution des données partagées.
Organismes notifiés	Les organismes chargés de contrôler la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'évaluer la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes.
Train NRT	Un train dans lequel peut monter un voyageur qui a acheté un billet NRT, dans le cas d'une vente internationale ou étrangère.
NRT	Billets sans réservation intégrée – mode de vente de billet pour des ventes internationales ou étrangères dans lequel l'émetteur peut établir le billet au niveau local, sans transaction en ligne auprès d'un système d'attribution. Les billets NRT sont toujours ouverts, c'est-à-dire que le contrat de transport est valable sur tout train NRT desservant l'itinéraire figurant sur le billet, dans les limites de sa durée de validité. Pour délivrer un billet NRT, l'émetteur doit disposer d'une liste des origines-destinations et d'un ou plusieurs tableaux tarifaires correspondant aux gammes de distance. Les réservations peuvent (et dans certains cas doivent) être achetées en même temps que le billet.
Offre	Voir disponibilité
Site internet officiel	Le site internet public de l'entreprise sur lequel des informations commerciales sont communiquées aux clients. Ce site doit être lisible par machine, conformément aux lignes directrices sur l'accessibilité des contenus web.
Guichet unique	Un partenariat international entre les gestionnaires de l'infrastructure assurant un point de contact unique pour les clients ferroviaires aux fins suivantes: commande des sillons spécifiés dans le trafic international de marchandises; suivi du mouvement de l'ensemble du train; facturation générale des redevances d'accès aux voies pour le compte des gestionnaires de l'infrastructure.
Voyageurs	Une personne qui souhaite effectuer, effectue ou a effectué un parcours en utilisant les services de transport et d'autres services d'une ou plusieurs entreprises ferroviaires; Il peut s'agir d'une personne autre que le client (voir client).
Sillon	La capacité d'infrastructure nécessaire pour exploiter un train entre deux lieux sur une période donnée (itinéraire défini dans l'espace et dans le temps).
Numéro du sillon	Le numéro du sillon ferroviaire défini
Paiement	Le transfert de richesse d'une partie (telle que le client) à une autre (telle qu'un distributeur). Un paiement est habituellement effectué en échange de la prestation d'un transport ou d'un service
Poste à poste	Classe de systèmes et d'applications utilisant des ressources réparties pour réaliser une fonction critique d'une manière décentralisée.
Personnes à mobilité réduite (PMR)	Toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs.
Quai	La zone d'une gare servant à monter dans les trains et à en descendre.
Données primaires	Données de base utilisées pour la saisie d'informations de référence des messages ou pour la fonctionnalité et le calcul de données dérivées.
PMR	Voir personnes à mobilité réduite

Terme	Description
Produit	Un type de train assorti de certains types de service (grande vitesse, emplacements pour bicyclettes, places spécifiques pour PMR, couchettes et/ou voitures-lits, wagons-restaurants, voitures-bars, etc.) correspondant à différents niveaux de prix et pouvant être liés à des conditions particulières.
Publication	Publication d'informations ou de données sans contrôle d'accès.
Système ferroviaire	L'ensemble, décrit à l'annexe I (directive 2008/57/CE), constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau transeuropéen de transport, construites ou aménagées pour le transport ferroviaire conventionnel et le transport ferroviaire combiné, et les matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.
Entreprise ferroviaire	Toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; cette expression englobe également les entreprises qui assurent uniquement la traction.
Processus régulier ou à court terme	On entend par processus régulier un processus accompli dans un délai égal ou supérieur à 7 jours. On entend par processus à court terme un processus accompli dans un délai inférieur à 7 jours.
Point d'observation	Il s'agit soit de points de passage utilisés par un gestionnaire de l'infrastructure pour fournir des informations relatives à la circulation des trains (uniquement), soit de points à partir desquels sont établies des prévisions.
Répertoire	Un répertoire est semblable à une base de données et à un dictionnaire de données. Il inclut en général un environnement avec un système de gestion globale des informations. Il doit aussi inclure non seulement des descriptions des structures de données (c'est-à-dire les entités et les éléments), mais également les métadonnées qui intéressent l'entreprise, des écrans de données, des comptes rendus, des programmes et des systèmes.
Réservation	Une autorisation, sur papier ou sous forme électronique, donnant droit à un service (transport ou assistance) selon des modalités de transport personnalisées ayant fait l'objet d'une confirmation
Système de réservation	Un système informatique utilisé pour stocker et obtenir des informations et réaliser des transactions liées à des voyages. Un système de réservation est capable de tenir un inventaire à jour en temps réel et est accessible aux agents/détaillants du monde entier.
Détaillant	Une personne ou une entreprise qui vend au client un billet avec ou sans réservation pour un service ferroviaire. Un détaillant peut être une entreprise ferroviaire (agent) ou un agent de voyage accrédité.
Itinéraire	Voie géographique à emprunter d'un point de départ à un point de destination.
Segment d'itinéraire	Partie d'un itinéraire
EF	Voir entreprise ferroviaire
Vente	Voir location
Service	Voir service de transport
Prestataire de service	Entité responsable de tout service lié au transport de voyageurs.
Doit	Signifie que la définition est une exigence absolue de la spécification.
Processus à court terme	Voir processus régulier ou à court terme.

Terme	Description
Demande de sillon à brève échéance	Demande d'un sillon, conformément à l'article 23 de la directive 2001/14/CE, résultant de demandes ou de besoins de transport supplémentaires.
SQL	Acronyme de Structured Query Language (langage de requête structuré). Un langage développé par IBM, puis normalisé par l'ANSI et l'ISO, utilisé pour créer, gérer et récupérer des informations dans des bases de données relationnelles.
Parties prenantes	Toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt dans l'exploitation du train. Exemples: — entreprise ferroviaire, — fournisseur de locomotives, — fournisseur de wagons, — fournisseur de conducteurs/personnel du train, — gestionnaire de l'infrastructure (GI), — gestionnaire de flotte, — exploitant de ferry-boats, — travailleur, — vendeur de billets, — voyageur.
Gare	Un point de l'infrastructure ferroviaire où un train de voyageurs peut commencer un voyage, s'arrêter ou terminer un voyage.
Gestionnaire de gare	Entité organisationnelle dans un État membre chargée de la gestion d'une gare ferroviaire et qui peut être le gestionnaire de l'infrastructure.
Transporteur de remplacement	Une entreprise ferroviaire qui n'a pas conclu de contrat de transport avec le voyageur mais à laquelle l'entreprise ferroviaire partie au contrat a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire.
Tarifs	Une série de prix de billets disponibles sur un train donné, un jour donné pour une partie donnée (origine-destination) du voyage. Les tarifs peuvent être groupés en différentes catégories (tels que tarifs publics, tarifs collectifs etc.)
OCB	Organisme de contrôle des billets. Il s'agit d'un organisme habilité à inspecter les billets des voyageurs. Il s'agit dans la plupart des cas d'un transporteur. Le cas échéant, l'OCB délivre aux distributeurs des certificats de sécurité pour le billet de train international destiné à être imprimé à domicile.
Document technique	Tout document technique publié par l'Agence ferroviaire européenne pour l'article 5, paragraphe 8, de la directive 2008/57/CE.
Spécification technique d'interopérabilité	Une spécification, adoptée conformément à la directive 2008/57/CE, dont chaque sous-système ou partie de sous-système fait l'objet en vue de satisfaire aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité du système ferroviaire.
HAPT	Voir heure d'arrivée estimée du train.
Tiers	Toute entreprise publique ou privée qui n'est pas une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire de l'infrastructure et fournit des services auxiliaires à des services de transport ou autres ou en relation avec de tels services.
Billet direct	Un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires.
Billet	Un enregistrement matériel ou immatériel ouvrant le droit à un voyageur d'utiliser dans les conditions définies contractuellement un ou plusieurs services commerciaux de transport proposés par une ou plusieurs entreprises ferroviaires.
Billet à retirer en gare (<i>Ticket on Departure</i>)	Méthode d'exécution selon laquelle le client effectue son achat à l'avance (par ex. depuis son domicile) et retire le billet à la gare de départ, à un guichet classique ou automatique.

Terme	Description
Vendeur de billets	Tout détaillant de services de transport ferroviaire qui conclut des contrats de transport et vend des billets pour le compte d'une entreprise ferroviaire ou pour son propre compte.
Horaires	La liste des services commerciaux de transport proposés par une entreprise ferroviaire pendant une période donnée.
TOD	Abréviation de Ticket On Departure. Voir billet à retirer en gare.
Voyagiste	Un organisateur ou un détaillant, autre qu'une entreprise ferroviaire, au sens de l'article 2, points 2) et 3), de la directive 90/314/CEE.
Heure d'arrivée estimée du train	Estimation de l'heure d'arrivée d'un train à un point spécifique, par exemple point de transfert, point d'échange, destination du train.
Sillon ferroviaire	L'itinéraire du train défini dans le temps et dans l'espace
Circulation du train interrompue	La reprise de la circulation du train est impossible à prévoir sur la base des circonstances locales du moment et de l'avis des parties prenantes. Si le retard n'est pas connu, le gestionnaire de l'infrastructure envoie un message de prévision de circulation du train.
Réseau ferroviaire transeuropéen	Le réseau ferroviaire tel que décrit à l'annexe 1 de la directive 2008/57/CE
Contrat de transport	Un contrat de transport à titre onéreux ou gratuit entre une entreprise ferroviaire ou un vendeur de billets et le voyageur en vue de la fourniture d'un ou de plusieurs services de transport.
Mode de transport	Un type générique de véhicule capable de transporter des voyageurs (train, avion, autobus, etc.).
Service de transport	Un service commercial de transport ou un service de transport faisant l'objet d'un contrat de service public assurant la liaison entre au moins deux lieux, proposé par une entreprise ferroviaire conformément à des horaires publiés. Un service de transport est normalement assuré avec un mode de transport spécifique.
Prestataire de service de transport	Toute entreprise privée ou publique autorisée à effectuer des transports nationaux ou internationaux de personnes. Un «prestataire de service de transport» accepte les documents de voyage délivrés par les points de vente agréés de ses distributeurs. Il joue le rôle d'un transporteur contractuel avec lequel le voyageur a passé un contrat de transport. L'exécution du service de transport peut être confiée, en tout ou en partie, à un transporteur de remplacement.
STI	Voir spécification technique d'interopérabilité.
XML	Acronyme d'Extensible Markup Language (langage de balisage étendu).
XQL	Acronyme d'Extended Structured Query Language (langage étendu de requête structurée).

ANNEXE II

LISTE DES POINTS OUVERTS

Conformément à l'article 5, paragraphe 6, de la directive 2008/57/CE, les points ouverts suivants sont recensés:

Point n°	Points ouverts
4.2.2.1.	Document technique sur le processus et les informations utilisées à cet effet en ce qui concerne les données tarifaires destinées aux ventes intérieures
4.2.10.	Norme relative au traitement des éléments de sécurité pour la distribution de produits
4.2.11.2	Norme pour un «Ticket On Departure» et un «Manifest On List» européens.
4.2.11.3	Document technique ou norme sur les méthodes d'exécution directe qui sont liées au billet et/ou à la réservation et au type de média pour les ventes nationales.
4.2.11.4	Document technique ou norme sur les méthodes d'exécution indirecte qui sont liées au billet et/ou à la réservation et au type de média pour les ventes nationales.
4.2.22	Norme relative à l'échange des informations relatives aux prix dans le contexte de la correspondance avec d'autres modes de transport.

ANNEXE III

LISTE DES DOCUMENTS TECHNIQUES RÉFÉRENCÉS DANS LA PRÉSENTE STI

Référence	Étiquette
B.1. (V1.1)	Production et échange informatisés de données tarifaires destinés aux ventes internationales ou étrangères – billets sans réservation intégrée (NRT)
B.2. (V1.1)	Production et échange informatisés de données tarifaires destinés aux ventes internationales ou étrangères – billets avec réservation intégrée (IRT)
B.3. (V1.1)	Production et échange informatisés de données destinés aux ventes internationales ou étrangères – offres spéciales
B.4. (V1.1)	Guide pratique pour les messages EDIFACT concernant l'échange de données horaires
B.5. (V1.1)	Réservation électronique des places assises/couchettes et production électronique des documents de voyage - échange de messages
B.6. (V1.1)	Réservation électronique de places assises/couchettes et production électronique de documents (normes RCT2)
B.7. (V1.1)	Billet ferroviaire international pour impression à domicile
B.8. (V1.1)	Codage numérique standard pour les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures et les autres entreprises associées aux chaînes de transport ferroviaire
B.9. (V1.1)	Codage numérique standard des lieux
B.10 (V1.1)	Réservation électronique de l'assistance aux personnes à mobilité réduite – échange de messages
B.30. (V1.1)	Schéma – catalogue de messages/séries de données nécessaires pour la communication EF/GI de la STI ATV

ANNEXE IV

LISTE DE TARIFS DESTINÉS AUX VENTES INTERNATIONALES OU ÉTRANGÈRES**C.1. Tarifs NRT**

Le principal contenu des données tarifaires NRT est le suivant:

- séries,
- produits,
- services,
- codes transporteurs,
- tableaux tarifaires,
- liste des gares.

Les tarifs NRT doivent être mis à disposition à l'avance au moins trois mois avant leur entrée en vigueur.

C.2. Tarifs IRT

Le principal contenu des données tarifaires IRT est le suivant:

- tarifs,
- gammes tarifaires,
- cartes utilisées avec les prix du marché,
- types d'exclusion:
- conditions de vente,
- conditions après-vente,
- tableaux tarifaires,
- liste des gares/zones.

Les tarifs IRT doivent être mis à disposition à l'avance conformément aux conditions de vente.

C.3 Tarifs spéciaux

Le principal contenu des données relatives aux tarifs spéciaux est le suivant:

- l'offre et les conditions y afférentes,
- les prix,
- les suppléments,
- les autorisations,
- le nombre de voyageurs/d'accompagnants et leurs catégories,
- les types de réduction,
- les types d'exclusion,
- les conditions de vente,
- les conditions d'après-vente,

- les frais de réservation,
- les séries,
- les trains, avec indication de leur catégorie et des services à bord.

Les tarifs spéciaux doivent être mis à disposition à l'avance conformément aux conditions de vente.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 455/2011 DE LA COMMISSION**du 11 mai 2011****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,vu le règlement (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes ⁽²⁾, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement (CE) n° 1580/2007 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XV, Partie A, dudit règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 12 mai 2011.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 mai 2011.

*Par la Commission,
au nom du président,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 du 31.12.2007, p. 1.

ANNEXE

Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	MA	50,3
	TN	107,9
	TR	73,3
	ZZ	77,2
0707 00 05	TR	108,9
	ZZ	108,9
0709 90 70	MA	86,8
	TR	113,8
	ZZ	100,3
0709 90 80	EC	27,0
	ZZ	27,0
0805 10 20	EG	56,6
	IL	59,9
	MA	43,8
	TN	54,9
	TR	74,4
	ZZ	57,9
0805 50 10	TR	54,8
	ZZ	54,8
0808 10 80	AR	96,6
	BR	75,3
	CA	107,1
	CL	85,2
	CN	110,3
	NZ	119,2
	US	143,7
	UY	58,3
	ZA	77,8
ZZ	97,1	

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 456/2011 DE LA COMMISSION**du 11 mai 2011****modifiant les prix représentatifs et les montants des droits additionnels à l'importation pour certains produits du secteur du sucre, fixés par le règlement (UE) n° 867/2010 pour la campagne 2010/2011**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement OCM unique) ⁽¹⁾,vu le règlement (CE) n° 951/2006 de la Commission du 30 juin 2006 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 318/2006 du Conseil en ce qui concerne les échanges avec les pays tiers dans le secteur du sucre ⁽²⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2, deuxième alinéa, deuxième phrase,

considérant ce qui suit:

(1) Les montants des prix représentatifs et des droits additionnels applicables à l'importation de sucre blanc, de

sucre brut et de certains sirops pour la campagne 2010/2011 ont été fixés par le règlement (UE) n° 867/2010 de la Commission ⁽³⁾. Ces prix et droits ont été modifiés en dernier lieu par le règlement (UE) n° 438/2011 de la Commission ⁽⁴⁾.

(2) Les données dont la Commission dispose actuellement conduisent à modifier lesdits montants, conformément aux règles et modalités prévues par le règlement (CE) n° 951/2006,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les prix représentatifs et les droits additionnels applicables à l'importation des produits visés à l'article 36 du règlement (CE) n° 951/2006, fixés par le règlement (UE) n° 867/2010 pour la campagne 2010/2011, sont modifiés et figurent à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 12 mai 2011.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 mai 2011.

*Par la Commission,
au nom du président,*José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.⁽²⁾ JO L 178 du 1.7.2006, p. 24.⁽³⁾ JO L 259 du 1.10.2010, p. 3.⁽⁴⁾ JO L 118 du 6.5.2011, p. 6.

ANNEXE

Montants modifiés des prix représentatifs et des droits additionnels à l'importation du sucre blanc, du sucre brut et des produits du code NC 1702 90 95 applicables à partir du 12 mai 2011

(EUR)

Code NC	Montant du prix représentatif par 100 kg net du produit en cause	Montant du droit additionnel par 100 kg net du produit en cause
1701 11 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 11 90 ⁽¹⁾	43,09	1,98
1701 12 10 ⁽¹⁾	43,09	0,00
1701 12 90 ⁽¹⁾	43,09	1,68
1701 91 00 ⁽²⁾	42,65	4,67
1701 99 10 ⁽²⁾	42,65	1,54
1701 99 90 ⁽²⁾	42,65	1,54
1702 90 95 ⁽³⁾	0,43	0,26

⁽¹⁾ Fixation pour la qualité type telle que définie à l'annexe IV, point III, du règlement (CE) n° 1234/2007.

⁽²⁾ Fixation pour la qualité type telle que définie à l'annexe IV, point II, du règlement (CE) n° 1234/2007.

⁽³⁾ Fixation par 1 % de teneur en saccharose.

IV

(Actes adoptés, avant le 1^{er} décembre 2009, en application du traité CE, du traité UE et du traité Euratom)

DÉCISION DE L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE

N° 343/09/COL

du 23 juillet 2009

concernant les transactions immobilières relatives aux parcelles 1/152, 1/301, 1/630, 4/165, 2/70, 2/32 effectuées par la municipalité de Time

(Norvège)

L'AUTORITÉ DE SURVEILLANCE AELE ⁽¹⁾,

vu l'accord sur l'Espace économique européen ⁽²⁾, et notamment ses articles 61, 62 et 63 et son protocole 26,

vu l'accord entre les États de l'AELE relatif à l'institution d'une Autorité de surveillance et d'une Cour de justice ⁽³⁾, et notamment son article 24,

vu l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la partie I, et l'article 4, paragraphe 4, et l'article 7, paragraphe 2, de la partie II du protocole 3 de l'accord Surveillance et Cour de justice ⁽⁴⁾,

vu les directives de l'Autorité relatives à l'application et à l'interprétation des articles 61 et 62 de l'accord EEE ⁽⁵⁾, et notamment le chapitre relatif aux éléments d'aide d'État contenus dans des ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics,

vu la décision de l'Autorité du 14 juillet 2004 concernant les mesures d'exécution visées à l'article 27 de la partie II du protocole 3 ⁽⁶⁾,

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux articles précités ⁽⁷⁾, et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

I. LES FAITS

1. PROCÉDURE

Le 3 mars 2007, l'Autorité a reçu une plainte d'une association dénommée groupe d'action «Ta vare på trivelige Bryne» en ce qui concerne la vente, par les autorités de la municipalité de Time, à deux entités privées distinctes des parcelles 1/152, 1/301, 1/630, 4/165 situées dans cette municipalité, ainsi que la vente de la parcelle 2/70 (sur laquelle se trouve le stade de Bryne, qui comprend également la parcelle 2/32) à un investisseur privé (document n° 414270) par Bryne fotballklubb, parcelle qui avait été donnée auparavant au club par la municipalité. Par lettre du 9 mai 2007, un investisseur privé, M. Gunnar Oma, a déposé plainte auprès de l'Autorité au sujet de la vente, par la municipalité de Time, de l'une des parcelles susmentionnées (parcelle 4/165).

Après un échange de lettres et d'information avec les autorités norvégiennes ⁽⁸⁾, le 19 décembre 2007, l'Autorité a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen concernant la vente des parcelles susmentionnées. La décision n° 717/07/COL de l'Autorité d'engager la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ainsi que dans son supplément EEE ⁽⁹⁾.

Les autorités norvégiennes ont présenté des observations sur cette décision d'ouverture par lettre du 21 février 2008 (document n° 466024). L'Autorité a invité les parties intéressées à présenter leurs observations. Celle-ci a reçu des observations de

⁽¹⁾ Ci-après dénommée «l'Autorité».

⁽²⁾ Ci-après dénommé «l'accord EEE».

⁽³⁾ Ci-après dénommé «l'accord Surveillance et Cour de justice».

⁽⁴⁾ Ci-après dénommé «protocole 3».

⁽⁵⁾ Directives d'application et d'interprétation des articles 61 et 62 de l'accord EEE et de l'article 1^{er} du protocole 3 de l'accord instituant une Autorité de surveillance et une Cour de justice, adoptées et publiées par l'Autorité de surveillance AELE le 19 janvier 1994 (JO L 231 du 3.9.1994, p. 1, et supplément EEE n° 32 du 3.9.1994, p. 1). Les directives ont été modifiées en dernier lieu le 10 juin 2009 (ci-après dénommées «l'encadrement des aides d'État»). La version actualisée de l'encadrement des aides d'État est publiée sur le site internet de l'Autorité, à l'adresse suivante: <http://www.eftasurv.int/state-aid/legal-framework/state-aid-guidelines/>

⁽⁶⁾ Décision n° 195/04/COL du 14 juillet 2004 (JO L 139 du 25.5.2006, p. 37, et supplément EEE n° 26 du 25.5.2006, p. 1), modifiée par la décision n° 319/05/COL du 14 décembre 2005 (JO L 113 du 27.4.2006, p. 24, et supplément EEE n° 21 du 27.4.2006, p. 46). La version consolidée de la décision n° 195/04/COL est disponible sur le site web de l'Autorité à l'adresse suivante: <http://www.eftasurv.int/media/decisions/195-04-COL.pdf>

⁽⁷⁾ JO C 138 du 5.6.2008, p. 30, et supplément EEE n° 31 du 5.6.2008, p. 1.

⁽⁸⁾ Pour plus de détails concernant l'échange de lettres, voir la décision n° 717/07/COL publiée sur le site web de l'Autorité: http://www.eftasurv.int/fieldsofwork/fieldstateaid/stateaidregistry/sadecnor07/717_07_col.pdf

⁽⁹⁾ Cf. note 7.

deux parties intéressées⁽¹⁰⁾. Par lettre du 24 juillet 2008 (document n° 485974), l'Autorité a transmis ces observations aux autorités norvégiennes. Par lettre du 13 août 2008 (document n° 488289), les autorités norvégiennes ont notifié à l'Autorité qu'elles n'avaient pas d'autres observations.

2. DESCRIPTION DES TRANSACTIONS FAISANT L'OBJET DE L'EXAMEN

2.1. VENTE DES PARCELLES 1/152, 1/301 ET 1/630 À GRUNNSTEINEN AS

Par contrat de vente du 25 août 2007⁽¹¹⁾, la municipalité de Time a vendu au promoteur immobilier privé Grunnsteinen AS les parcelles 1/152 (1 312 m²), 1/301 (741 m²) et 1/630 (1 167 m²) situées au centre de Bryne, centre administratif de la ville de Time. Selon les explications fournies, l'accord a été conclu à l'initiative des acheteurs et il n'y a pas eu d'appel d'offres avant la vente⁽¹²⁾. Grunnsteinen n'a rien payé pour l'achat du terrain, mais il s'est engagé, en contrepartie, à construire un ensemble de soixante-cinq emplacements de parking⁽¹³⁾. La clause 7 de l'accord Grunnsteinen dispose que les titres de propriété ne seront transférés que lorsque la construction des emplacements de parking sera terminée, au plus tard à la fin de 2008. De plus, la clause 1 précise que le parking souterrain sera inscrit au cadastre en tant que parcelle distincte lorsque la propriété sera à nouveau cédée à la municipalité de Time.

La clause 1 du contrat⁽¹⁴⁾ stipule que, au moment de la signature du contrat, les biens se trouvaient dans une zone affectée au logement et à la voirie/au stationnement.

Au titre de cette même clause, Grunnsteinen AS a entrepris la construction d'emplacements de parking *souterrains* sur la parcelle 1/152, dont 65 devaient être cédés à la municipalité de Time une fois achevés (clauses 1 et 5 de l'accord). Selon les autorités municipales, le paiement de la parcelle 1/152 a été effectué au moyen de la construction d'emplacements dans le parking souterrain, en contrepartie des 44 emplacements qui se trouvaient sur le terrain. En ce qui concerne les parcelles 1/301 et 1/630, la municipalité avait demandé une expertise d'une des deux parcelles, en l'occurrence la parcelle 1/630, à la société Eiendomsmeidler 1. L'expertise, selon laquelle la valeur du marché de la parcelle était estimée à 600 NOK le mètre carré, a été présentée à l'Autorité avant l'ouverture de la procédure formelle d'examen⁽¹⁵⁾. Dans la réponse aux questions de l'Auto-

rité, les autorités norvégiennes ont dans un premier temps présenté des calculs effectués par l'entreprise en bâtiment Skanska Norge AS, selon lesquels le prix pour un emplacement de parking dans un parking souterrain s'élevait approximativement à 150 000 NOK hors TVA et hors prix d'achat ou de location du terrain⁽¹⁶⁾. Sur la base de ces estimations, les autorités norvégiennes ont précisé que le prix du marché des parcelles 1/301 et 1/630 s'élevait à 2 516 400 NOK⁽¹⁷⁾, tandis que la valeur des 21 emplacements de parking supplémentaires que Grunnsteinen s'était engagé à construire pour la municipalité était estimée à 2 625 000 NOK⁽¹⁸⁾. En conséquence, la valeur de ces deux biens serait pleinement compensée par la construction de 21 emplacements de parking supplémentaires par Grunnsteinen.

En réponse à l'injonction de fournir des informations à l'Autorité qui a été notifiée dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, une nouvelle expertise de la valeur du terrain, ainsi que des estimations du prix des emplacements de parking ont été présentées⁽¹⁹⁾. Les nouvelles estimations ont été effectuées par le bureau d'expertise OPAK. En se fondant sur la méthode du coût du terrain⁽²⁰⁾, OPAK a estimé à 3,2 millions de NOK la valeur marchande des biens vendus «en bloc». Selon OPAK, la maison sise sur la parcelle 1/301 est vouée à la démolition; elle représente donc un handicap pour le terrain. Les coûts de démolition sont estimés à 150 000 NOK. L'estimation réalisée par OPAK contient également une estimation du coût des emplacements de parking. Sur la base d'une superficie minimale de 25 mètres carrés par emplacement de parking (conformément à la réglementation en vigueur) et de coûts de construction de 5 200 NOK le mètre carré (sur la base de l'expérience), OPAK arrive à un prix de 130 000 NOK par emplacement de parking, soit 8 450 000 NOK pour 65 emplacements.

2.2. VENTE DE LA PARCELLE 4/165 À BRYNE INDUSTRIPARK AS

Le 31 août 2005, la municipalité de Time et le promoteur immobilier privé Bryne Industripark AS ont signé un accord de vente relatif à la parcelle 4/165 située à Håland, dans la municipalité de Time⁽²¹⁾. Cette parcelle se composait de 56 365 m² de terrain industriel et le prix de vente était fixé à 4,7 millions de NOK (soit approximativement 83 NOK le m²). Au moment de la signature de l'acte, la parcelle se trouvait dans une zone affectée à un usage industriel, mais le plan d'aménagement détaillé n'a pas été adopté, l'administration des voies publiques s'y étant opposée. Le contrat contient une clause de

⁽¹⁰⁾ Document n° 484855 (observations de l'association norvégienne de football, datées du 4 juillet 2008), document n° 485026 (observations du cabinet d'avocats Arntzen de Besche au nom du Bryne fotballklubb, datées du 8 juillet 2008) et document n° 485461 (observations du cabinet d'avocats Selmer au nom du Vålerenga football, datées du 8 juillet 2008).

⁽¹¹⁾ Ci-après dénommé «l'accord Grunnsteinen».

⁽¹²⁾ Réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879), réponse à la question 1 e).

⁽¹³⁾ Réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879), réponse à la question 1 e).

⁽¹⁴⁾ Réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879, annexe 1).

⁽¹⁵⁾ Réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879, annexe 2). Dans sa réponse, la Norvège précise que l'estimation de la valeur du marché concernait les parcelles 1/301 et 1/630. Toutefois, ce n'est pas ce qui figure dans l'estimation et le nombre de mètres carrés y mentionnés n'indique pas non plus que les deux parcelles ont été prises en considération.

⁽¹⁶⁾ Réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879, annexe 5).

⁽¹⁷⁾ Ce montant semble être calculé en se fondant sur une valeur de 600 NOK le mètre carré et sur la valeur d'un bâtiment sur la parcelle 1/301. L'Autorité n'a pas reçu d'évaluation concernant le bâtiment.

⁽¹⁸⁾ Montant fondé sur l'estimation initiale du coût effectuée par la municipalité, soit 125 000 NOK, mentionnée dans les documents de travail qui ont servi lors des délibérations du conseil municipal (document n° 413558, p. 16 et 17). L'estimation de Skanska semble avoir été obtenue ultérieurement.

⁽¹⁹⁾ Observations transmises par la Norvège en réponse à la décision de l'Autorité d'ouvrir la procédure formelle d'examen, document n° 466024, annexe 3.

⁽²⁰⁾ En langue norvégienne: «Tomtebelastningsmetoden».

⁽²¹⁾ Document n° 413558, p. 19 et suiv.

récupération ou *claw-back* (clause 7) selon laquelle la municipalité de Time peut récupérer le terrain si aucune construction n'y est érigée ou si celui-ci n'est pas exploité dans un délai de cinq ans après la prise de possession.

Au moment de la signature de l'acte, le terrain se composait de terres inexploitées. Dans la note adressée au conseil municipal qui a approuvé l'acte, l'administration municipale précise que la vente devrait être subordonnée à la conclusion d'un accord de développement. Selon les autorités municipales, les nouveaux règlements d'aménagement détaillés, affectant le terrain à un usage sportif, ont été adoptés le 30 août 2007⁽²²⁾. L'accord de vente précisait qu'un accord de développement devait être conclu sur la base du règlement d'aménagement. Lorsqu'elles ont communiqué leurs observations relatives à la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, les autorités norvégiennes ont transmis une estimation des coûts de développement demandés par la société de conseil Asplan Viak, ainsi qu'une offre pour des travaux souterrains établie par un entrepreneur local⁽²³⁾.

La municipalité confirme qu'aucun appel d'offres n'a été organisé préalablement à la vente, qui a eu lieu à la suite de l'initiative de l'acheteur, mais elle précise que la vente du terrain a été annoncée sur son site web en 2003-2004. Il ressort de la note administrative établie avant la vente que le prix a été calculé sur la base du prix auquel la municipalité de Time avait acheté le bien en 1999, majoré du coût du capital et des dépenses liées aux formalités réglementaires et administratives. Le prix a donc été établi conformément au principe général appliqué par la municipalité à la vente de biens industriels, c'est-à-dire la vente au prix coûtant⁽²⁴⁾.

Le plaignant a affirmé que le prix de ce type de terrain devait se situer aux alentours de 400 NOK le mètre carré, sur la base d'une évaluation prétendument effectuée par un expert indépendant chargé d'évaluer les actifs, en janvier 2007⁽²⁵⁾. Toutefois, aucun document n'a été présenté à cet égard. Les autorités municipales ont indiqué qu'en se fondant sur le prix de terrains similaires vendus entre particuliers dans la région, le prix du marché dans la zone concernée devait se situer dans une fourchette allant de 80 à 115 NOK le mètre carré⁽²⁶⁾. En réponse à l'injonction de fournir des informations qui leur a été notifiée par l'Autorité dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, les autorités norvégiennes ont transmis une expertise réalisée par OPAK. L'expertise d'OPAK concerne le terrain et son affectation à l'époque du contrat, c'est-à-dire un terrain affecté à un usage industriel et non à un usage sportif, comme le prévoit un règlement d'aménagement ultérieur. L'expertise n'est pas établie en fonction du mode d'exploitation, mais en fonction de la valeur de vente, laquelle est définie comme «le prix que plusieurs parties intéressées indépendantes semblent être disposées à payer à la date de l'expertise». En l'espèce, le prix a été

établi en se référant à des prix de vente obtenus pour des «biens comparables situés dans la région». La conclusion de l'expertise est que le prix du marché ne peut être établi avec certitude, mais qu'il devrait se situer dans une fourchette allant de 80 à 100 NOK le mètre carré.

2.3. LA VENTE DES PARCELLES 2/70 ET 2/32 AU CLUB DE FOOTBALL DE BRYNE

2.3.1. L'accord de vente

Conformément à un accord daté du 8 août 2003⁽²⁷⁾, la municipalité de Time a cédé au club de football de Bryne (Bryne FK) le terrain du stade de Bryne, d'une superficie d'environ 53 000 m², enregistré au cadastre sous les numéros 2/32 et 2/70⁽²⁸⁾. Les bâtiments qui se trouvaient sur le terrain (y compris les tribunes) appartenaient déjà au club de football et des baux avaient été signés pour la location⁽²⁹⁾. Il y avait également sur le terrain un bâtiment qui n'appartenait pas au club de football de Bryne et pour lequel il était prévu que le club reprendrait tous les droits de la municipalité dans le cadre du bail conclu avec le propriétaire du bâtiment en question⁽³⁰⁾.

Selon la clause 2 de l'accord Bryne, les parcelles 2/32 et 2/70 ont été cédées à Bryne FK à titre gratuit. De plus, la municipalité a couvert tous les coûts de cession du bien, tels que la parcelisation, le mesurage, etc. Le terrain avait une superficie de quelque 53 000 mètres carrés et l'accord stipulait qu'il serait principalement affecté à un usage sportif.

Il ressort de la clause 1 de l'accord que le club de football avait demandé la cession des parcelles. Cette demande avait pour objectif d'accroître les avoirs du club pour lui permettre de moderniser le terrain de football et de le mettre en conformité avec les exigences applicables aux terrains utilisés pour le Tippeligaen (Ligue 1 en Norvège). Les documents établis par la municipalité montrent qu'il était essentiel pour le club de pouvoir utiliser le bien comme nantissement, même si la clause stipulant qu'il ne pouvait être affecté qu'à un usage sportif aurait probablement pour effet de réduire la valeur de celui-ci.

En réponse à l'injonction de fournir des informations qui leur a été notifiée par l'Autorité dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, les autorités norvégiennes ont transmis une expertise de la valeur du stade dans l'état où il se trouvait au moment de la cession. Cette expertise a été effectuée par OPAK. OPAK a estimé la valeur de vente à 2 650 000 NOK, en tenant compte du fait que le terrain était destiné à accueillir des installations sportives.

⁽²²⁾ Observations de la Norvège concernant la décision de l'Autorité d'ouvrir la procédure formelle d'examen, document n° 466024, note 9 de bas de page.

⁽²³⁾ Observations transmises par la Norvège en réponse à la décision de l'Autorité d'ouvrir la procédure formelle d'examen, document n° 466024, annexes 8 et 9.

⁽²⁴⁾ Document n° 413558, p. 16 et 17.

⁽²⁵⁾ Voir document n° 413558 (plainte initiale), affirmation réitérée dans les observations de l'Aksjonsgroupe dans sa réponse à la Norvège, document n° 477440.

⁽²⁶⁾ Réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879, annexes 13 à 17).

⁽²⁷⁾ Ci-après dénommé «l'accord Bryne».

⁽²⁸⁾ Document n° 413558, p. 29, et réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879, annexe 29). Il ressort des documents ayant trait à la vente que la municipalité a ensuite acheté le terrain au club de football pour la somme d'un million de NOK en 1996. L'Autorité ne dispose d'aucune autre information concernant cette vente.

⁽²⁹⁾ Le bail a été fourni par la Norvège; il se trouve aux annexes 18 et 19 de la réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879).

⁽³⁰⁾ Voir annexe 24 de la réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879).

Le plaignant a précisé que, en 2007, Bryne FK avait l'intention de vendre le stade à Forum Jæren pour la somme de 50 millions de NOK. Un nouveau stade devait être construit à Håland, sur des terres achetées à Bryne Industripark AS (comme mentionné plus haut). En réponse à la demande d'information de l'Autorité, les autorités norvégiennes ont confirmé qu'une lettre d'intention avait été signée entre Bryne FK et Forum Jæren concernant la parcelle 2/70, mais elles n'ont pu en produire aucune copie. Toutefois, il semble que cette transaction ait été annulée en 2008, les coûts de la construction du stade à Håland se révélant nettement plus importants que ce qui était prévu ⁽³¹⁾.

2.3.2. Bryne FK

Le bénéficiaire du terrain, Bryne FK, est un club de football local, qui joue actuellement en ligue «Adecco» (1^{re} division). Bryne FK est inscrit au registre des sociétés en tant qu'association sans but lucratif ⁽³²⁾, mais le club de football a également fondé une société à responsabilité limitée, Bryne Fotball AS.

Selon les informations communiquées par les autorités norvégiennes ⁽³³⁾, le club et la société à responsabilité limitée ont signé, en 2001, un accord de coopération fondé sur un accord type établi par l'association norvégienne de football en ce qui concerne la coopération entre les branches commerciales et non commerciales d'une équipe. Au titre de l'accord ⁽³⁴⁾, la société à responsabilité limitée, qui s'appelait «Bryne Fotball ASA» à l'époque, était chargée des activités économiques suivantes: accords de parrainage, vente de droits télévisés et médiatiques, ainsi que d'espaces publicitaires, vente et délivrance de licences pour la vente de panoplies du supporter, utilisation d'entraîneurs et de joueurs à des fins publicitaires, exploitation commerciale du nom et du logo du club, vente de billets pour les matches du club à domicile, et contrats relatifs aux opérations de bingo. Par ailleurs, Bryne FK était responsable de toutes les questions liées au sport, telles que la formation et la sélection des équipes, le calendrier des matches et les matches en tant que tels, l'organisation des déplacements des joueurs, les droits et obligations du club vis-à-vis des joueurs, des membres, d'autres organisations et des agences gouvernementales au titre des règlements et lois concernant les associations sportives, les cotisations des membres et autres activités commerciales mineures telles que les tombolas organisées durant les matches, et le fonctionnement du stade.

Au titre de l'accord de coopération, Bryne Fotball ASA était financièrement responsable des joueurs ⁽³⁵⁾. De plus, Bryne Fotball ASA se chargeait également de l'achat de joueurs ou

fixait le prix à verser à Bryne FK lorsqu'un joueur d'une des équipes juniors du club passait dans une équipe d'élite. La société à responsabilité limitée conservait également les bénéfices nets après paiement des dépenses. Enfin, la société versait un loyer annuel de 15 000 NOK à Bryne FK pour la location du stade, ainsi que 10 000 NOK par match officiel, et un montant pour les droits médiatiques, les droits de parrainage, etc.

Toutefois, pour se conformer aux règles générales de la NFF (Norges Fotballforbund: association norvégienne de football), les contrats des joueurs étaient officiellement signés avec Bryne FK et le club était également officiellement partie aux contrats concernant la vente, l'achat et la location de joueurs. Le club était également responsable de la gestion des aspects purement sportifs, tels que la formation, la sélection, etc.

Au printemps 24, le club et la société ont subi une réorganisation. Toutes les activités de Bryne ASA ont été transférées à Bryne FK et Bryne Fotball ASA a changé de statut et est devenu Bryne Fotball AS, dont le seul objet était de rembourser les dettes. Les dettes semblent avoir été remboursées en 2006 ⁽³⁶⁾. En conséquence, Bryne FK se charge aujourd'hui de toutes les activités, qu'elles soient économiques ou non.

3. OBSERVATIONS DES AUTORITÉS NORVÉGIENNES

Le gouvernement norvégien a présenté des observations concernant la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen.

3.1. OBSERVATIONS CONCERNANT LA VENTE DES PARCELLES 1/152, 1/301 ET 1/630 À GRUNNSTEINEN AS

Les autorités norvégiennes ont joint à leurs observations une expertise de la valeur du bien, y compris du prix des emplacements de parking souterrains.

Elles estiment que le bien n'a pas été cédé à titre gratuit, la municipalité ayant été rémunérée par la construction d'un parking souterrain. Il n'y aura pas d'aide d'État si le coût de la construction des emplacements de parking correspondait au moins à la valeur des terrains cédés à Grunnsteinen AS.

À cet égard, les autorités norvégiennes précisent que dans son expertise OPAK avait estimé que la valeur globale des parcelles cédées à Grunnsteinen se situait entre 4 510 000 NOK et 5 636 000 NOK. De plus, en se fondant sur son expérience relative à des projets similaires, ce qui est pratique courante dans ce secteur d'activité, OPAK avait estimé le coût de la construction des emplacements dans le parking souterrain à quelque 8 450 000 NOK. Les autorités norvégiennes précisent également que, sur une même base, l'entrepreneur Skanska avait estimé les coûts de la construction d'un emplacement de parking à 150 000 NOK, soit 9 750 000 NOK pour 65 emplacements de parking.

⁽³¹⁾ Observations de Bryne FK dans le cadre de la procédure formelle d'examen (document n° 485026).

⁽³²⁾ Réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879, annexe 21).

⁽³³⁾ Observations présentées par la Norvège concernant la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, lettre datée du 21 février 2008 (document n° 466024).

⁽³⁴⁾ Annexe 13 des observations présentées par la Norvège concernant la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, lettre datée du 21 février 2008 (document n° 466024).

⁽³⁵⁾ La société à responsabilité limitée payait les salaires des joueurs, ainsi que ceux des physiothérapeutes, des entraîneurs et du personnel de soutien; les contributions des employeurs en matière de sécurité sociale; l'achat et l'entretien des équipements nécessaires à l'entraînement et aux matches; les sessions de formation et, enfin, les frais de voyage des équipes lors des matches à l'extérieur.

⁽³⁶⁾ Réponse de la Norvège à la première demande d'information de l'Autorité (document n° 427879, annexe 22).

En tenant compte de ces chiffres, les autorités norvégiennes estiment que le coût du parking souterrain compense largement la valeur du terrain et que l'opération ne comprend pas d'aide d'État.

3.2. OBSERVATIONS RELATIVES À LA VENTE DE LA PARCELLE 4/165 À BRYNE INDUSTRIEPARK AS

En ce qui concerne la vente de la parcelle 4/165 à Bryne Industripark AS, une expertise, également réalisée par OPAK, a été présentée. Les autorités norvégiennes ont souligné que OPAK a effectué l'expertise du terrain conformément à la réglementation en vigueur à l'époque, à savoir terrain inscrit au cadastre comme terrain non exploité affecté à un usage industriel, mais ne faisant pas l'objet d'un plan d'aménagement détaillé. Les autorités norvégiennes affirment que le fait qu'une proposition de plan d'aménagement détaillé ait été soumise et ensuite retirée et que la région ait ensuite fait l'objet d'un nouveau plan affectant la zone à un usage sportif a peu d'importance étant donné qu'aucun plan d'aménagement n'était en vigueur au moment de la transaction.

Dans ce contexte, les autorités norvégiennes soulignent que le prix effectivement payé par Bryne Industripark, soit 4 700 000 NOK (ou 83 NOK le mètre carré), s'inscrivait dans une fourchette de prix acceptable conformément à l'évaluation effectuée par OPAK, à savoir entre 4 510 000 NOK et 5 636 000 NOK (ou 80 à 100 NOK le mètre carré). Reconnaisant que le prix payé se situe dans la partie inférieure de la fourchette de prix acceptable établie par OPAK, les autorités norvégiennes affirment néanmoins qu'il ne peut être question d'une aide puisque le prix payé ne s'écarte pas de manière importante des montants estimés, la valeur d'un terrain non exploité ne faisant pas l'objet d'un plan d'aménagement étant, en tout état de cause, incertaine.

3.3. OBSERVATIONS RELATIVES À LA VENTE DES PARCELLES 2/70 ET 2/32 À BRYNE FK

En ce qui concerne la vente des parcelles 2/70 et 2/32, les autorités norvégiennes ont affirmé qu'il faut avant tout vérifier si la transaction a représenté un avantage financier pour Bryne FK. Dans l'expertise qui a été transmise, OPAK a estimé que la valeur du terrain sur lequel est construit le stade se situait dans une fourchette allant de 2 385 000 NOK à 2 915 000 NOK. Étant donné qu'aucun montant n'a été payé pour la cession du terrain, les autorités norvégiennes estiment que Bryne FK a bénéficié d'un avantage financier correspondant à la valeur du terrain, telle qu'établie par OPAK.

Malgré l'avantage accordé à Bryne FK, les autorités norvégiennes soutiennent que la transaction n'a pas constitué une aide au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE. Selon elles, au moment de la transaction, Bryne FK n'était pas une entreprise au sens des règles en matière d'aides d'État de l'EEE. Ce point de vue repose sur la structure organisationnelle du club au moment de la transaction. À l'époque, Bryne FK ne s'occupait que d'activités non commerciales et non professionnelles, les activités commerciales et les risques et bénéfices financiers liés à l'exploitation professionnelle de l'équipe de football étant gérés par Bryne Fotball ASA.

Quant à la question de savoir si une aide d'État aurait pu être octroyée à Bryne Fotball ASA, les autorités norvégiennes affirment que c'était exclu en raison des dispositions de l'accord de coopération. Au titre de cet accord, Bryne Fotball ASA était tenu de payer un loyer annuel de 150 000 NOK à Bryne FK pour l'utilisation du stade et 10 000 NOK supplémentaires par match officiel. L'accord veillait donc à ce que l'avantage financier résultant de la cession du terrain bénéficie exclusivement à Bryne FK.

En ce qui concerne la fusion de Bryne Fotball ASA et Bryne FK, qui a eu lieu environ six mois après la cession du terrain, les autorités norvégiennes affirment qu'il n'est pas permis de conclure que, en raison de la fusion, l'avantage octroyé par la municipalité augmentera automatiquement et proportionnellement aux activités commerciales du club. Au contraire, il y a lieu d'analyser de manière détaillée les activités économiques afin d'établir une clé de répartition entre les activités économiques et les autres.

4. OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR DES TIERS

4.1. OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR BRYNE FK

Bryne FK a présenté des observations concernant la cession du terrain, ainsi que la structure organisationnelle et les activités du club.

Dans le droit fil de ce qui a été exposé plus haut, le club explique que sa structure organisationnelle a été modifiée lorsque Bryne FK et Bryne Fotball ASA ont fusionné en 2004. Toutes les activités se déroulent actuellement dans le cadre de Bryne FK. Toutefois, le club a signé un accord adossé (*back-to-back*) avec la société Klubbinvest AS, qui supporte les risques financiers des contrats signés avec les footballeurs professionnels.

De plus, le club signale que ses résultats ont été négatifs en 2005, 2006 et 2007, et que la majeure partie de ses activités est de nature non commerciale, à savoir qu'elles concernent principalement de jeunes joueurs. Sur un total de 2 047 heures d'activités du club⁽³⁷⁾, l'activité économique ne représente que 230 heures environ, soit 11 pour cent du total. Toutes les activités non économiques se déroulent dans les installations situées sur le terrain cédé au club par l'accord de 2003.

En ce qui concerne la cession des locaux du stade, le club souligne que seul le terrain a été cédé en 2003, étant donné que le club était déjà propriétaire des bâtiments et des installations. De plus, le club fait référence à un contrat de location signé avec la municipalité de Time en sa qualité d'ancien propriétaire du terrain, en vertu duquel une parcelle du terrain cédé est réservée à un parking pour une période de 99 ans. Le club affirme que le bail à long terme réduit considérablement la valeur du terrain, ce qui n'a pas été pris en considération par OPAK.

⁽³⁷⁾ Sur la base d'un tableau fourni par Bryne FK (document n° 485026) sur lequel figure le nombre d'heures d'activité, ventilées par groupe d'âge, mois et type d'activité (formation, matches, etc.).

Selon le club, Bryne FK n'était pas une entreprise lors de la cession du terrain, compte tenu de la structure organisationnelle à ce moment-là et de l'accord de coopération décrits plus haut. Étant donné que la question de l'aide doit être évaluée au moment de la cession, il n'y a eu aucune aide d'État. Quant à la valeur du terrain, le club fait observer qu'en raison de la valeur négative du bail, selon lequel certaines parties du terrain doivent être réservées à un parking, la valeur réelle du terrain cédé est nettement inférieure à celle établie par OPAK. En conséquence, si l'Autorité devait tirer la conclusion que la cession implique une aide, tout élément de cette aide serait, dès lors, de minimis.

4.2. OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR L'ASSOCIATION NORVÉGIENNE DE FOOTBALL

L'association norvégienne de football (NFF) a présenté des observations se rapportant à l'organisation du football norvégien d'une manière générale et s'est abstenue de faire des commentaires spécifiques sur le cas d'espoce.

L'association explique qu'elle est l'une des plus grandes organisations sans but lucratif de Norvège et qu'elle compte plus de 500 000 membres, dont 400 000 joueurs de football. La principale activité de l'association consiste à recruter et à former des joueurs à tous les niveaux.

C'est pourquoi NFF veille à ce que des installations adéquates soient disponibles partout dans le pays.

NFF souligne qu'en principe la responsabilité d'offrir et d'organiser des activités sportives pour les enfants et les jeunes dans leur environnement local incombe à l'État. Par conséquent, la construction de nouvelles installations nécessite une contribution de la communauté sportive, mais également des autorités publiques. En réalité, NFF estime que la contribution des clubs à cette mission publique est importante bien qu'elle n'ait jamais été quantifiée. La création d'une passerelle assurant la mobilité entre le football amateur et le football professionnel constitue un autre avantage des efforts déployés en faveur des enfants et des jeunes. La solidarité avec les clubs locaux est toujours un objectif important, même lorsque les recettes sont générées par la vente de droits médiatiques à l'échelle nationale ou européenne.

4.3. OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR VÅLERENGA FOTBALL

Par l'intermédiaire du cabinet d'avocats Selmer, son représentant légal, Vålerenga Fotball a présenté ses observations générales sur la question de la cession de terrains aux clubs de football aux fins de la construction d'installations. Selon Vålerenga, la question revêt une importance pratique et risque de se poser de nouveau à l'avenir.

Dans ce contexte, le club met en évidence six éléments qui peuvent être dignes d'intérêt lors de l'examen d'affaires de ce type. Premièrement, il souligne qu'il est important de tenir des comptes séparés pour les activités commerciales et non commerciales du club. Deuxièmement, Vålerenga considère

qu'un club propriétaire d'un stade loué peut encore échapper à la définition d'une entreprise s'il n'intervient qu'en tant que «propriétaire passif». Troisièmement, Vålerenga estime qu'en principe la construction et l'exploitation de stades de football n'ont aucune incidence sur le commerce. Quatrièmement, Vålerenga fait valoir que les stades de football peuvent être considérés comme des infrastructures sociales. Cinquièmement, le loyer au prix du marché d'un stade de football devrait être établi en fonction de ce que les acheteurs sont disposés à payer et non sur la base de la possibilité ou non d'amortir l'investissement. Sixièmement, l'obligation de construire et d'exploiter un stade de football liée à la cession du terrain a un effet négatif sur la valeur de celui-ci, ce qui signifie que cela ne présente aucun avantage financier pour le club.

II. APPRÉCIATION

1. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

L'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE dispose que:

«Sauf dérogations prévues par le présent accord sont incompatibles avec le fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les parties contractantes, les aides accordées par les États membres de la CE ou par les États de l'AELE ou accordées au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.»

Il découle de ce qui précède que, pour qu'il y ait une aide d'État au sens de l'accord EEE, il faut que les conditions suivantes soient réunies:

- l'aide doit être accordée au moyen de *ressources d'État*,
- l'aide doit favoriser certaines entreprises ou certaines productions, en d'autres termes, la mesure doit conférer un *avantage économique* à une entreprise,
- la mesure doit être *sélective* au sens de l'accord EEE,
- l'aide doit pouvoir *fausser la concurrence* et *affecter les échanges* entre les parties contractantes.

Il convient de vérifier si ces conditions sont remplies pour chacune des transactions mentionnées plus haut.

2. VENTE DES PARCELLES 1/152, 1/301 ET 1/630 À GRUNNSTEINEN AS

Dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, l'Autorité a exprimé des doutes quant à la question de savoir si la transaction s'était déroulée aux conditions du marché. L'Autorité a reconnu qu'en principe une transaction en vertu de laquelle le prix payé pour un bien consiste en une obligation de construire un bien souterrain pour la municipalité peut avoir lieu dans des conditions de marché. Toutefois, afin de s'assurer que tel est bien le cas, une expertise du bien doit être effectuée et le prix du marché de la construction des emplacements de parking doit être établi de manière fiable.

De plus, dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, l'Autorité a souligné que l'expertise qui avait été réalisée par Eiendomsmeidler 1 et présentée par les autorités norvégiennes à ce moment-là ne concernait qu'une seule des parcelles en question. L'Autorité a également émis des doutes quant à la fiabilité de l'expertise établie en ce qui concerne la parcelle 1/630 étant donné que celle-ci ne mentionnait pas la méthode d'évaluation utilisée ni les caractéristiques du bien qui s'étaient révélées déterminantes pour l'établissement de la valeur de celui-ci.

L'Autorité a également estimé que la transaction faussait la concurrence et affectait le commerce dans l'EEE.

À la suite de la décision de l'Autorité d'ouvrir la procédure, les autorités norvégiennes ont présenté une nouvelle expertise des biens, ainsi qu'une évaluation des coûts de construction des emplacements de parking, le tout réalisé par OPAK. L'Autorité affirme qu'on ne peut prétendre que Grunnsteinen a bénéficié d'un quelconque avantage si on peut démontrer que la valeur du bien était inférieure ou égale à la valeur négative de l'obligation de construire un parking souterrain. Pour établir si tel était le cas, il faut évaluer la fiabilité du rapport d'OPAK par rapport à la méthode établie par l'Autorité dans son encadrement en matière d'aides d'État concernant les éléments d'aide d'État contenus dans les ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics.

2.1. ÉVALUATION DE L'EXPERTISE RÉALISÉE PAR OPAK

Conformément aux lignes directrices relatives aux éléments d'aides d'État contenus dans des ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics, la valeur marchande du bien devrait être établie selon des indicateurs de marché et des critères d'évaluation communément acceptés, par un expert jouissant d'une bonne réputation et exerçant sa mission en toute indépendance. Enfin, les inconvénients économiques découlant d'obligations particulières doivent être évalués de façon distincte et peuvent être déduits du prix d'achat⁽³⁸⁾.

Expert jouissant d'une bonne réputation

L'expertise a été réalisée par OPAK, une entreprise active dans la gestion immobilière, les services aux sociétés immobilières et l'évaluation de biens immobiliers. L'expertise en question a été établie par M. Jacob Aarsheim.

L'encadrement en matière d'aides d'État dispose qu'un «expert chargé d'évaluer les actifs» est une personne qui jouit d'une bonne réputation et est titulaire d'un diplôme délivré par un centre d'apprentissage agréé ou un diplôme universitaire équivalent; il possède l'expérience et la compétence nécessaires pour l'évaluation de terrains et de bâtiments dans la région et dans la catégorie du bien.

Les autorités norvégiennes ont expliqué qu'OPAK, et M. Aarsheim en particulier, possèdent une expérience considérable en ce qui concerne l'évaluation de terrains de ce type situés dans la région de Jæren. Leur affirmation est étayée par le curriculum

vitae de M. Aarsheim, lequel a été annexé aux observations que les autorités norvégiennes ont transmises à l'Autorité⁽³⁹⁾. Outre sa longue expérience, M. Aarsheim a des connaissances dans le domaine des techniques de construction. Il n'y a donc aucune raison de penser qu'OPAK et M. Aarsheim ne répondent pas aux critères établis dans les lignes directrices et ne jouissent pas d'une bonne réputation.

Indépendance de l'expert chargé d'évaluer les actifs

L'encadrement concernant les aides d'État dispose que: «L'expert doit être indépendant dans l'exécution de ses missions, ce qui signifie que les pouvoirs publics ne sont pas habilités à lui donner de directives quant au résultat de son évaluation.»

Le rapport d'expertise fait référence à l'objet de l'expertise et fait état de la présence de M. Aarsheim et d'un autre représentant d'OPAK au moment de la visite du bien. Il contient également une explication détaillée de la méthode utilisée. L'Autorité ne voit dès lors aucune raison de douter que l'expert chargé de l'évaluation des actifs s'est acquitté de sa mission en toute indépendance au sens de l'encadrement concernant les aides d'État.

Évaluation de la valeur marchande sur la base d'indicateurs de marché et de critères d'évaluation communément acceptés

L'encadrement en matière d'aides d'État définit la «valeur marchande» comme étant «le prix auquel les terrains et constructions pourraient être vendus, à la date de l'évaluation, sous contrat privé entre un vendeur consentant et un acheteur non lié, étant entendu que le bien a fait l'objet d'une offre publique sur le marché, que les conditions de celui-ci permettent une vente régulière et que le délai disponible pour la négociation de la vente est normal compte tenu de la nature du bien».

Le rapport d'expertise d'OPAK précise notamment les hypothèses et éléments suivants:

- le propriétaire est favorable à la vente,
 - le bien peut être librement mis à la vente, dans un délai normal,
 - les acheteurs qui sont disposés à payer un prix anormalement élevé en raison d'«intérêts particuliers» ne sont pas pris en considération,
- [...]
- l'expertise est effectuée selon la pratique habituelle d'OPAK pour les missions d'expertise et selon les méthodes d'évaluation enseignées par l'UiS.

⁽³⁸⁾ Lignes directrices relatives aux éléments d'aide d'État contenus dans des ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics, section 2.2, points a), b) et c).

⁽³⁹⁾ Observations de la Norvège concernant la décision de l'Autorité d'ouvrir la procédure formelle d'examen, document n° 466024, p. 8, et annexe 5 (CV).

Étant donné que la construction qui se trouve sur le terrain est vouée à la démolition, OPAK a évalué les parcelles comme des terrains non bâtis. La méthode utilisée, connue sous l'appellation de «méthode du coût du terrain», est expliquée ci-après:

«La valeur du bien dépend de l'utilisation envisagée du terrain et de son potentiel de développement, y compris les bénéfices escomptés. Parmi les paramètres qui entrent directement en ligne de compte figurent les coûts du terrain, c'est-à-dire la différence entre la valeur marchande du bien bâti et la valeur de la construction totale y compris la marge bénéficiaire, à l'exclusion du coût du terrain, divisée par le nombre de mètres carrés de la superficie intérieure au sol, à l'exclusion des sous-sols»⁽⁴⁰⁾. De plus, il est précisé que le coût du terrain est fonction de la demande dans la région, des coûts de construction et des règlements d'aménagement applicables. Lors de l'évaluation, il sera également tenu compte du prix de vente de terrains comparables situés dans la région.

En appliquant cette méthode, OPAK est parvenu à un montant de 3,2 millions de NOK, qui est considéré comme une estimation raisonnable du prix de vente.

Dans sa décision concernant la vente de la bibliothèque universitaire située à Oslo, l'Autorité avait estimé que la méthode du «coût du terrain» était une méthode acceptable pour les parcelles non bâties⁽⁴¹⁾. Dans ses pages web⁽⁴²⁾, l'association norvégienne des experts (NTF) renvoie plutôt à d'autres méthodes, telles que la méthode de la capitalisation nette, la méthode du *cash flow* et la méthode de «la valeur technique». Toutefois, ces méthodes présupposent l'existence d'un bâtiment sur le terrain. En l'espèce, le bâtiment existant sur le terrain étant voué à la démolition, l'Autorité estime que la méthode du «coût du terrain» est une méthode d'évaluation acceptable en ce qui concerne les trois parcelles en question.

Les inconvénients économiques liés à certaines obligations

Conformément à l'encadrement en matière d'aides d'État, «la vente peut être assortie, dans l'intérêt général, d'obligations spécifiques liées au terrain et aux bâtiments et non à l'acheteur ou à ses activités économiques, pour autant que chaque acheteur potentiel soit tenu et, en principe, en mesure de les assumer, qu'il exerce ou non une activité économique et quelle que soit la nature de celle-ci. Les inconvénients économiques inhérents à ces obligations doivent être évalués de façon distincte par des experts indépendants et peuvent être déduits du prix d'achat».

L'Autorité considère que l'obligation de construire un parking souterrain est une de ces obligations spéciales, qui n'est pas liée à l'acheteur. Les coûts de démolition du bâtiment condamné peuvent être évalués et déduits selon le même principe.

⁽⁴⁰⁾ Expertise réalisée par OPAK en ce qui concerne les parcelles 1/152, 1/301 et 1/630 (annexe 3 du document n° 466024).

⁽⁴¹⁾ Décision n° 170/05/COL de l'Autorité du 29 juin 2005 concernant les ventes de biens des autorités publiques – Bâtiment de la bibliothèque universitaire et partie du terrain adjacent, à Oslo.

⁽⁴²⁾ <http://www.ntf.no/naring.aspx>

En ce qui concerne l'obligation de construire des parkings souterrains, l'estimation des coûts repose sur les lignes directrices établies par les autorités publiques et un bureau d'ingénieurs indépendants⁽⁴³⁾, qui précisent que les emplacements de parking doivent avoir une superficie de 25 mètres carrés et qu'une expérience dans le domaine de la construction de parkings souterrains est requise. OPAK précise que cette méthode de calcul des coûts est une pratique courante dans le secteur. Sur cette base, OPAK parvient à un prix de 130 000 NOK par emplacement de parking, soit 8 450 000 NOK pour 65 emplacements de parking, hors TVA et coûts du terrain.

Les coûts de démolition, y compris les frais liés à la collecte et au tri des déchets, ont été calculés sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de travaux de démolition similaires. OPAK estime que ces coûts pourraient s'élever à 150 000 NOK.

L'Autorité rappelle que bien qu'elle soit tenue d'apprécier le contenu des expertises présentées par des tiers, elle n'est pas tenue d'engager ses propres consultants extérieurs⁽⁴⁴⁾. Après avoir examiné les calculs des coûts, réalisés par un expert indépendant disposant de connaissances techniques suffisantes dans le cadre d'une expertise du bien en tant que tel, et sur la base d'une inspection des locaux, l'Autorité estime que ces calculs sont conformes à l'encadrement en matière d'aides d'État. Les coûts estimés peuvent donc venir en déduction du prix d'achat.

2.2. CONCLUSION CONCERNANT L'ÉLÉMENT «AIDE D'ÉTAT» DANS LE CADRE DE LA VENTE DES PARCELLES 1/152, 1/301 ET 1/630 À GRUNNSTEINEN AS

Sur la base du rapport d'expertise d'OPAK susmentionné, l'Autorité conclut que, le coût des inconvénients économiques de l'obligation de construire des emplacements de parking souterrains et celui de la démolition du bâtiment condamné s'élevant, selon les estimations, à 8,6 millions de NOK, et la valeur du bien étant estimée à 3,2 millions de NOK, la transaction ne confère aucun avantage économique à Grunnsteinen AS. Puisque la valeur négative des inconvénients économiques est nettement supérieure à la valeur positive du bien, cette conclusion n'est pas influencée par une marge d'erreur raisonnable ou par le fait qu'OPAK affirme que l'estimation de tels biens est effectivement incertaine.

L'Autorité fait toutefois observer que la différence de valeur entre l'obligation acceptée par Grunnsteinen et la valeur du bien est telle qu'elle pourrait laisser entendre que la valeur marchande calculée par OPAK pourrait être incertaine. Toutefois, la différence est d'une importance telle que même un réajustement considérable des valeurs obtenues par OPAK ne mènerait pas à la conclusion selon laquelle Grunnsteinen aurait bénéficié d'un avantage.

L'Autorité tire dès lors la conclusion que la cession des parcelles 1/152, 1/301 et 1/360 à Grunnsteinen ne constituait pas une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

⁽⁴³⁾ Norges byggforskingsinstitutt et Statens vegvesen.

⁽⁴⁴⁾ Arrêt dans l'affaire T-274/01, Valmon/Commission, Recueil 2004, p. II-3145, point 72.

3. VENTE DE LA PARCELLE 4/165 À BRYNE INDUSTRIEPARK AS

Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, l'Autorité a exprimé des doutes quant à savoir si le prix de 4,7 millions de NOK pour les 56 000 mètres carrés de terrain correspondait au prix du marché. Les doutes de l'Autorité reposaient notamment sur le fait que la municipalité avait déclaré que le terrain avait été vendu au prix coûtant, déclaration dont elle s'était ensuite distanciée parce qu'il semblait que cela puisse donner l'impression que le terrain avait été vendu trop bon marché. De plus, étant donné qu'aucune expertise n'avait été réalisée, l'Autorité n'était pas convaincue par la comparaison avec le prix d'autres terrains situés dans la région.

En réponse à l'injonction de fournir des informations qui leur a été notifiée par l'Autorité dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, les autorités norvégiennes ont transmis une expertise du terrain réalisée par OPAK. Il convient donc de vérifier si l'expertise qui a été transmise respecte les critères établis dans l'encadrement en matière d'aides d'État.

3.1. ÉVALUATION DE L'EXPERTISE RÉALISÉE PAR OPAK

Conformément à l'encadrement en matière d'aides d'État établi par l'Autorité, la valeur marchande du bien doit être établie selon des indicateurs de marché et des critères d'évaluation communément acceptés, par un expert jouissant d'une bonne réputation et exerçant sa mission en toute indépendance.

Expert jouissant d'une bonne réputation

Les compétences et la réputation d'OPAK et de M. Aarsheim en particulier ont été estimées plus haut. À la lumière de cette estimation, l'Autorité considère que le rapport relatif à la parcelle 4/165 a également été établi par un expert jouissant d'une bonne réputation.

Indépendance de l'expert chargé d'évaluer les actifs

L'Autorité n'a trouvé aucune indication laissant supposer que l'expert n'était pas indépendant. M. Aarsheim fait partie d'un cabinet d'experts réputé, qui n'a aucun lien formel avec la municipalité. L'expertise énonce également l'objectif de l'évaluation et confirme que M. Aarsheim a visité le bien et a décrit en détail la méthode appliquée. L'Autorité n'a dès lors aucune raison de douter que l'évaluation a été réalisée en parfaite indépendance vis-à-vis de la municipalité en ce qui concerne les résultats de l'expertise.

Évaluation de la valeur marchande sur la base d'indicateurs de marché et de critères d'évaluation communément acceptés

Comme susmentionné, OPAK part de plusieurs hypothèses pour procéder à ses évaluations et notamment le fait que le vendeur est disposé à vendre et que le bien peut être vendu dans des délais normaux.

OPAK a estimé la valeur du bien en tenant compte du fait qu'il n'était pas soumis à un plan d'aménagement, mais uniquement à une obligation d'affectation à un usage industriel. La raison en est que le plan d'aménagement avec affectation du terrain à un

usage industriel qui avait été proposé a été retiré avant la signature du contrat en raison d'objections de l'administration nationale des voies publiques⁽⁴⁵⁾. Le plan d'aménagement adopté ultérieurement était, selon OPAK, très différent du plan qui avait été retiré étant donné que la zone était affectée à un usage sportif et non à un usage industriel.

Il est précisé dans l'expertise que «la valeur de vente est le prix que plusieurs acheteurs potentiels indépendants intéressés par le bien sont disposés à payer au moment de l'évaluation.» À la différence de l'expertise concernant les terrains cédés à Grunnsteinen, OPAK n'a pas appliqué, dans le cas d'Hålandsmarka, la méthode du coût du terrain ou toute autre méthode préconisée par NTF pour l'expertise de bâtiments. Au contraire, le prix a été calculé en comparaison avec le prix de vente d'autres terrains situés dans la région (prix de vente comparatifs).

OPAK affirme que les prix comparables dans la région se situent dans une fourchette allant de 80 NOK le mètre carré (vente entre un particulier et la municipalité) à 115 NOK le mètre carré (vente entre particuliers). OPAK fait également référence à une décision de réévaluation à Stavanger, qui a établi un prix de 140 NOK le mètre carré pour des parcelles affectées à la construction de logements dans un lieu très central. Selon OPAK, cela correspondrait à un prix d'environ 90 NOK le mètre carré pour la zone industrielle en question. OPAK reconnaît que les conditions du marché sont incertaines et estime dès lors que le prix du marché pourrait se situer entre 80 NOK et 100 NOK le mètre carré, soit entre 4 510 000 NOK et 5 636 000 NOK pour l'ensemble de la zone. Compte tenu de ce qui précède, OPAK estime que la valeur de vente doit se situer au milieu de cette fourchette, soit 5 100 000 NOK.

Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, l'Autorité hésitait à se fier à la comparaison établie par la municipalité avec des prix obtenus pour d'autres biens situés dans la région notamment parce que, en dépit des objections formulées par l'administration des voies publiques, le plan d'aménagement pour la région avait déjà été adopté et, partant, il semblait incorrect de comparer le terrain à ceux qui se trouvaient dans des zones pour lesquelles aucun plan d'aménagement n'était prévu. Les autorités norvégiennes ont toutefois précisé, dans leurs observations en réponse à la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, que les objections formulées par l'administration des voies publiques étaient connues au moment de la vente et, en conséquence, il n'existait aucun plan d'aménagement. En outre, un plan d'aménagement pour cette région n'a été adopté qu'en août 2007, soit deux ans après la vente, et la région a alors été affectée à un usage sportif. Bien que la chronologie de ces événements était inconnue des parties au moment de la transaction, ces éléments étayaient la conclusion selon laquelle il était effectivement question de retirer le plan d'aménagement initial et qu'il fallait s'attendre à ce que ce plan subisse des changements substantiels.

C'est la raison pour laquelle l'Autorité estime que l'hypothèse sur laquelle repose l'expertise d'OPAK, à savoir qu'aucun plan d'aménagement n'était applicable au moment de la vente, est acceptable.

⁽⁴⁵⁾ Clause 1, section 3, de l'accord de vente, document n° 428860.

En ce qui concerne la méthode d'évaluation appliquée par OPAK, l'autorité précise que la méthode des prix de vente comparatifs semble être moins précise que d'autres méthodes décrites par NTF étant donné qu'il est moins tenu compte des caractéristiques et des utilisations escomptées du bien. Cependant, à la lecture des évaluations d'OPAK, l'Autorité comprend que la méthode du coût du terrain, qui est étroitement liée à l'exploitation maximale autorisée du terrain, ne peut pas aisément être appliquée en l'absence de plan d'aménagement. À cet égard, il convient de préciser que NTF mentionne également la méthode des prix de vente comparatifs comme une des méthodes acceptables pour l'évaluation de terrains industriels ⁽⁴⁶⁾.

Dans ce contexte, l'Autorité estime qu'il y a lieu de considérer que l'expertise d'OPAK est basée sur des indicateurs et des critères d'évaluation communément acceptés.

3.2. CONCLUSION RELATIVE À L'ÉLÉMENT D'AIDE D'ÉTAT DANS LA VENTE DE LA PARCELLE 4/165 À BRYNE INDUSTRIEPARK

Le prix de vente à Bryne Industripark était de 4 700 000 NOK. Ce prix se situe dans la tranche inférieure de la fourchette de prix établie par OPAK (4 510 000 NOK à 5 636 000 NOK) et un rien en dessous de la valeur de vente estimée de 5,1 millions de NOK.

Il ressort de la jurisprudence du Tribunal de première instance que l'Autorité, dans l'examen des expertises produites au cours de la procédure d'aide d'État relative à la vente de terres et de bâtiments par les autorités publiques, doit «déterminer [si le prix de vente] ne s'en écarte pas à ce point qu'il y aurait lieu de conclure à l'existence d'un avantage» ⁽⁴⁷⁾ (italiques ajoutées). De plus, la transaction en cause concerne un terrain non bâti qui ne fait l'objet d'aucun plan d'aménagement et dont la valeur ne peut être établie avec certitude, selon OPAK. La valeur marchande réelle de ce bien pourrait donc aussi se situer dans la tranche de prix inférieure de la fourchette établie par OPAK, ce qui correspondrait au prix effectivement payé par Bryne Industripark. Dans ce contexte, l'Autorité conclut qu'il ne peut être établi que la vente du terrain a conféré à Bryne Industripark un avantage au sens des règles en matière d'aides d'État.

La transaction n'inclut donc pas l'octroi d'une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, à Bryne Industripark.

4. LA VENTE DES PARCELLES 2/70 ET 2/32 (STADE DE BRYNE) À BRYNE FK

Dans la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, l'Autorité a exprimé des doutes quant à la question de savoir si la cession à Bryne FK pour la somme de zéro NOK s'était déroulée dans les conditions du marché. De plus, l'Autorité a estimé que Bryne FK, sur la base de l'information dont elle

disposait à l'époque, risquait d'entrer dans le champ de la définition d'une entreprise, aux fins des règles en matière d'aides d'État, exerçant des activités susceptibles d'affecter le commerce entre les États de l'EEE. Sur cette base, l'Autorité a estimé à titre préliminaire que la transaction aurait pu inclure des ressources d'État, conférer un avantage à une entreprise et être susceptible d'affecter le commerce entre les États de l'EEE.

De nouvelles informations ont été mises à la disposition de l'Autorité par la procédure formelle d'examen.

Dans leurs observations sur la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen et en réponse à l'injonction de fournir des informations qui leur a été notifiée par l'Autorité, les autorités norvégiennes ont communiqué tout d'abord, une expertise de la valeur des parcelles cédées et ensuite, des informations supplémentaires concernant la structure organisationnelle du club de football au moment de la transaction. En ce qui concerne la structure organisationnelle, elles ont précisé que le club se composait de deux entités, à savoir Bryne ASA et Bryne FK.

4.1. RESSOURCES D'ÉTAT

L'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE dispose que, pour qu'une intervention soit considérée comme une aide d'État, il faut qu'elle soit accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État.

L'Autorité rappelle que, selon une jurisprudence constante, la notion d'aide est plus générale que celle de subvention, parce qu'elle comprend non seulement des prestations positives, telles que les subventions elles-mêmes, mais également des interventions qui, sous des formes diverses, allègent les charges qui normalement grèvent le budget d'une entreprise et qui, par là, sans être des subventions au sens strict du mot, sont de même nature et ont des effets identiques ⁽⁴⁸⁾. La perte de revenus par l'État dans le cadre d'une vente à un prix inférieur au prix du marché relève également de la notion de ressources d'État.

C'est la raison pour laquelle, pour déterminer s'il y a eu des ressources d'État dans le cadre de la vente des parcelles 2/70 et 2/32 à Bryne FK, il convient de déterminer leur valeur marchande. Si la municipalité a vendu les parcelles à un prix inférieur à celui du marché, des ressources d'État ont été utilisées sous la forme de pertes de revenus.

Les autorités norvégiennes ont transmis une expertise de la valeur du terrain sur lequel le stade a été construit, laquelle a été réalisée par OPAK. Comme susmentionné, l'expertise doit être examinée au regard de l'encadrement en matière d'aides d'État établi par l'Autorité.

⁽⁴⁶⁾ Cf. note 42.

⁽⁴⁷⁾ Arrêt dans l'affaire T-274/01, Valmont, citée plus haut, point 45, et dans les affaires jointes T-127/99, T-129/99 et T-148/99, Diputación Foral de Alava, Recueil 2002, p. II-1275, point 85.

⁽⁴⁸⁾ Voir en particulier l'arrêt C-143/99, dans l'affaire Adria-Wien Pipeline et Wietersdorfer & Peggauer Zementwerke, Recueil 2001, p. I-8365, point 38; l'arrêt C-501/00, dans l'affaire Espagne contre Commission, Recueil 2004, p. I-6717, point 90, et l'arrêt C-66/02, dans l'affaire Italie contre Commission, Recueil 2005, p. I-0000, point 77.

Expert indépendant jouissant d'une bonne réputation

Dans son examen du rapport d'expertise, l'Autorité constate que c'est le même expert, OPAK/M. Aarsheim, qui a réalisé l'expertise. L'Autorité est déjà parvenue à la conclusion qu'OPAK et M. Aarsheim respectent les critères établis dans l'encadrement en matière d'aides d'État, à savoir que l'expert chargé d'évaluer les actifs doit jouir d'une bonne réputation. De plus, l'Autorité n'a aucune raison de penser que M. Aarsheim n'a pas fait preuve d'indépendance dans l'exécution de sa mission.

Évaluation de la valeur marchande sur la base d'indicateurs de marché et de critères d'évaluation communément acceptés

Compte tenu de la nature particulière du terrain en question, il y a lieu d'examiner de manière détaillée la méthode appliquée afin de déterminer si l'évaluation a été effectuée sur la base d'indicateurs et de critères d'évaluation communément acceptés.

L'évaluation contient tout d'abord une description de l'utilisation actuelle du terrain, à savoir un terrain de football, une piste, des terrains d'entraînement, des tribunes et des salles d'entraînement. La zone est affectée à un usage sportif dans le plan d'aménagement daté du 28 octobre 1997. OPAK précise que, dans un premier temps, il convient de calculer la valeur du terrain en fonction de l'exploitation possible de celui-ci. Toutefois, OPAK considère que, des installations sportives étant déjà construites sur le terrain et aucune exploitation n'étant donc permise, il y a lieu d'appliquer une méthode différente. Étant donné que le stade a bénéficié de fonds de jeux⁽⁴⁹⁾, OPAK fait référence aux conditions régissant l'utilisation de ces fonds, lesquelles prévoient que les installations doivent rester ouvertes et exploitées pendant 40 ans, faute de quoi les fonds doivent être remboursés. De plus, pour pouvoir estimer la valeur du terrain en tenant compte d'un autre plan d'aménagement, il faut que les dispositions prévues par un tel plan d'aménagement soient connues. Dans ce contexte, OPAK tire la conclusion que la valeur du stade ne peut être évaluée qu'en tant que bien affecté à un usage sportif. L'évaluation est donc calculée en faisant une comparaison avec le prix de vente de terrains industriels vendus dans la région et en opérant une déduction pour tenir compte du fait qu'il n'y a pas de zones d'activités commerciales génératrices de recettes dans le plan d'aménagement actuel. OPAK conclut que le prix du marché devrait se situer dans une fourchette allant de 2 385 000 NOK à 2 915 000 NOK, et estime la valeur de vente à 2 650 000 NOK.

L'Autorité souligne, dans un premier temps, que l'évaluation ne se base sur aucune des méthodes préconisées par l'Association norvégienne des experts, ni sur une comparaison directe avec des biens similaires.

L'Autorité reconnaît toutefois qu'un stade de football est un type de bien particulier et, partant, il est difficile de procéder

à une comparaison avec d'autres types de biens. De plus, l'Autorité estime que, compte tenu de l'absence d'un autre plan d'aménagement et de l'inconvénient économique découlant de l'obligation de remboursement en cas de réaménagement, une estimation de la valeur calculée sur la base du plan d'aménagement actuel devrait refléter au mieux la valeur du bien effectivement cédé. Enfin, l'Autorité reconnaît la difficulté liée à l'estimation de la valeur de biens affectés à un usage sportif, qui, selon les règles d'aménagement actuelles, ne peuvent être utilisés en tant que zones d'activités commerciales génératrices de recettes. Dans ces circonstances, l'Autorité estime que la méthode appliquée par OPAK/M. Aarsheim pour estimer le prix de marché est acceptable, bien que le prix ainsi calculé soit inévitablement teinté d'incertitude. L'Autorité estime, par exemple, que la valeur marchande pourrait être réduite davantage encore par le fait que le club avait déjà un bail sur le terrain ce qui, par conséquent, constitue un inconvénient pour tout autre acheteur intéressé par le bien. Compte tenu de ces réserves, l'Autorité estime que le rapport est suffisamment détaillé et précis pour qu'il soit possible de considérer qu'il indique avec un degré de certitude suffisant la valeur probable du bien.

Étant donné que la municipalité de Time a cédé la propriété à Bryne FK pour la somme de zéro NOK alors que la valeur estimée était d'environ 2 650 000 NOK, l'Autorité conclut qu'il n'y a eu aucune ressource d'État dans cette transaction.

4.2. AVANTAGE ÉCONOMIQUE POUR UNE ENTREPRISE

a) **Présence d'un avantage économique**

Le terrain ayant été cédé à Bryne FK pour la somme de zéro NOK, il existe une différence notable entre le prix payé et la valeur probable du terrain sur le marché. L'Autorité tire donc la conclusion que la transaction confère un avantage économique à Bryne FK étant donné que le club n'a pas payé le terrain à sa valeur marchande.

b) **Bryne FK, une entreprise aux fins des règles en matière d'aide d'État**

Ensuite, il convient d'évaluer si Bryne FK doit être considérée comme une entreprise aux fins des règles en matière d'aides d'État. Il faut rappeler que la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement, et constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné⁽⁵⁰⁾.

Bryne FK compte une équipe de joueurs professionnels ou semi-professionnels, qui jouent actuellement dans la division juste en dessous de la première ligue et qui, à l'époque de la transaction, jouaient en première ligue. Dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, l'Autorité a dans un premier temps considéré Bryne FK comme une entreprise en se fondant sur le fait que certaines de ses activités, notamment la

⁽⁴⁹⁾ Les fonds de jeux sont les recettes de la société de jeux Norsk Tipping, dont l'État est propriétaire. Conformément aux règles établies par le ministère de la culture et du culte, ces installations doivent rester ouvertes pendant 40 ans après la date d'achèvement des travaux. Voir la brochure «Om tilskudd til anlegg for idrett og fysisk aktivitet – 2008», chapitre 4.9, http://www.regjeringen.no/upload/KKD/Idrett/V-0732B_web.pdf

⁽⁵⁰⁾ Voir l'arrêt de la Cour AELE dans l'affaire E-5/07, Private Barnehaegers Landsforbund contre l'Autorité de surveillance de l'AELE, point 78, et l'arrêt C-218/00, dans l'affaire Cisal, Recueil 2002, p. 691, point 23.

vente et l'achat de joueurs professionnels, la fourniture de divertissements sous la forme de matches de football et la fourniture d'espaces publicitaires, semblaient s'adresser à un marché et, partant, revêtaient un caractère économique. L'Autorité estime qu'aucun nouvel argument susceptible de modifier la conclusion à laquelle elle est parvenue n'a été avancé au cours de la procédure formelle d'examen. C'est la raison pour laquelle il y a lieu de conclure que, dans la mesure où ces activités sont concernées, Bryne FK est une entreprise aux fins des règles en matière d'aides d'État.

Toutefois, l'Autorité souligne que 89 pour cent de l'ensemble des activités de Bryne FK, pourcentage calculé en fonction du nombre d'heures d'activités, concerne des activités liées au football non professionnel, à savoir l'organisation d'activités pour les enfants et les jeunes (⁵¹).

Selon la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, la pratique des sports est soumise à la réglementation de l'EEE uniquement dans la mesure où elle constitue une activité économique au sens de l'accord EEE. La réglementation s'applique aux activités des footballeurs professionnels ou semi-professionnels qui sont proposées sur le marché (⁵²). Comme mentionné plus haut, ces activités relèvent principalement de Bryne ASA. Par ailleurs, les activités proposées par Bryne FK à 600 jeunes footballeurs dans le cadre du club sont principalement des activités sans but lucratif et reposent, dans une large mesure, sur le bénévolat des parents notamment (⁵³).

Il convient également de préciser que, dans la pratique de la Commission européenne, il est établi que la fourniture d'activités sportives en faveur des enfants et des jeunes, ne constitue pas une activité économique aux fins des règles en matière d'aides d'État. Dans une affaire relative à une aide publique octroyée pour des activités sportives organisées par des clubs de sport professionnels pour des jeunes, en France, la Commission a estimé que l'aide accordée pour des jeunes dans le cadre de l'éducation civique, scolaire et sportive pouvait être considérée comme une aide pour des tâches générales qui incombent à l'État dans le domaine de l'éducation. Dans la mesure où cette éducation a remplacé ce qui s'appelait auparavant des «études sportives», tout en préservant l'organisation et les caractéristiques générales, l'aide en question devrait servir à des activités dans le domaine de l'éducation et, partant, à des activités qui sortent du domaine de la concurrence. De plus, certaines des activités soutenues avaient pour finalité de réduire la violence entre les supporters et d'autres consistaient en des activités de quartier. La Commission a estimé que ces activités pouvaient être définies comme contribuant à l'éducation civique au sens large. Elle a donc tiré la conclusion que les mesures en question étaient comparables à des activités éducatives, qui relèvent de l'éducation nationale, une des tâches générales de l'État (⁵⁴).

(⁵¹) Document n° 485026 (observations de tiers communiquées par Bryne FK).

(⁵²) Arrêt 13/76 dans l'affaire Donà contre Mantero, Recueil 1976, p. 1333, point 12.

(⁵³) Document n° 485026 (observations de tiers communiquées par Bryne fotballklubb).

(⁵⁴) Arrêt dans l'affaire N 118/00, Subventions publiques aux clubs sportifs professionnels (France).

À cet égard, il convient de préciser que l'Association norvégienne de football (NFF) a souligné qu'en principe la fourniture et l'organisation d'activités sportives pour les enfants et les jeunes dans leur environnement local est une responsabilité publique. Les clubs, en coopération avec les autorités locales et l'Association, assument une grande responsabilité dans le développement des installations et dans l'organisation d'activités à tous les niveaux. De plus, NFF a affirmé que les autorités norvégiennes avaient souligné à plusieurs reprises l'incidence positive du football en tant que mécanisme d'insertion sociale (⁵⁵).

Étant donné que le club organise des activités pour les enfants et les jeunes, et offre donc un complément éducatif dans le domaine du sport, ainsi qu'un moyen d'insertion et de mobilité sociale, comme l'a souligné NFF, l'Autorité estime que les activités de football récréatif organisées par Bryne FK peuvent être considérées comme une tâche d'intérêt général, similaire aux activités éducatives. En conséquence, ces activités ne constituent pas des activités économiques au sens des dispositions relatives aux aides d'État de l'accord EEE.

À la lumière de ce qui précède, l'Autorité est parvenue à la conclusion que, en ce qui concerne ses activités non professionnelles, Bryne FK ne peut être considéré comme une entreprise aux fins des règles en matière d'aides d'État.

c) Aucune aide aux activités économiques du club

La Commission européenne estime que, lorsqu'un club sportif mène des activités à la fois économiques et non économiques, il n'y a pas d'aide d'État si le club, grâce à une comptabilité séparée, veille à ce que les activités économiques ne bénéficient d'aucun avantage (⁵⁶). L'évaluation doit dès lors vérifier si l'avantage consistant en la cession d'un terrain à un prix inférieur au prix estimé du marché a effectivement représenté un avantage pour les activités économiques du club.

Dans un premier temps, il convient de préciser que, au moment de la transaction, le club se composait de deux entités juridiques, à savoir Bryne FK et Bryne Fotball ASA. La répartition des tâches et les relations économiques entre les deux entités avaient été établies dans un accord de coopération signé entre le club et la société en 2000.

Dans le cadre de l'accord de coopération entre les deux entités, Bryne Fotball ASA était chargé des activités économiques telles que les accords de parrainage, la vente de droits télévisés et médiatiques, la fourniture d'espaces publicitaires dans le stade, la vente et la délivrance de licences pour la vente de panoplies du supporter, l'exploitation commerciale des joueurs, du nom du club et du logo, la vente des billets pour les matches du club à domicile et les contrats relatifs aux opérations de bingo (clause 2.1).

(⁵⁵) Document n° 484855, observations de tiers communiquées par l'Association norvégienne de football, datées du 3 juillet 2008.

(⁵⁶) Voir la décision de la Commission dans l'affaire N 118/00, affaire déjà citée.

Bryne FK, quant à lui, était chargé de toutes les activités sportives, y compris les entraînements et les matches, toutes les obligations officielles prévues par le règlement sportif de NFF, diverses activités liées à la collecte de fonds pour la partie non professionnelle du club, ainsi que le fonctionnement du stade, à l'exclusion de la publicité.

Bien que Bryne FK fût officiellement l'employeur des joueurs professionnels et du personnel de soutien, et la partie officielle dans les accords relatifs à la vente, à l'achat et à la location de joueurs, toutes les obligations financières y afférentes⁽⁵⁷⁾ étaient assumées par Bryne Fotball ASA. De surcroît, les bénéfices nets après déduction de toutes les dépenses revenaient à Bryne Fotball ASA (clause 4.2). Enfin, le personnel administratif était engagé et rétribué par Bryne Fotball ASA (clause 5.1).

En vertu de l'accord, le stade en tant que tel relevait de la responsabilité de Bryne FK. Bryne Fotball ASA devait verser à Bryne FK un loyer annuel de 150 000 NOK pour l'utilisation du stade d'une manière générale et un supplément de 10 000 NOK par match officiel (clause 4.2). Bryne Fotball ASA devait également verser à Bryne FK un montant annuel pour avoir le droit d'exploiter le nom et le logo du club, ainsi que pour l'exploitation commerciale des joueurs (clause 4.3). De plus, lorsque l'équipe professionnelle utilisait des actifs appartenant à Bryne FK, tels que le stade ou le nom et le logo du club, le club devait être rémunéré. Dans les observations qu'il a transmises à l'autorité, Bryne FK affirme qu'il s'agissait d'une prime basée sur le marché bien qu'il n'ait fourni aucun document traitant du calcul de cette dernière.

En vertu de l'accord de coopération, il est permis de dire que Bryne FK assumait quelques activités supplémentaires de collecte de fonds, en particulier la location du stade, du nom et du logo de Bryne Fotball ASA. La nature de ces activités est telle qu'en principe elles peuvent se dérouler sur un marché en concurrence avec d'autres opérateurs et entrent dès lors dans la définition d'une activité économique. Toutefois, en l'espèce, la raison d'être du paiement effectué par la société à responsabilité limitée pour l'utilisation du stade, ainsi que du nom et du logo du club, était effectivement de s'assurer qu'aucun financement destiné aux activités de football récréatif ne puisse bénéficier aux activités de football professionnel. En conséquence, les recettes obtenues par Bryne FK grâce à cet accord semblent avoir été canalisées vers les activités de football non professionnel réalisées par Bryne FK.

Comme cela a été montré plus haut, tous les coûts relatifs à l'équipe professionnelle étaient supportés par Bryne Fotball ASA et, chaque fois que l'équipe professionnelle utilisait des actifs appartenant à Bryne FK, le club devait être rémunéré. Il y a lieu de préciser également que toutes les activités commerciales (telles que la publicité, etc.) liées au football professionnel se

déroulaient dans le cadre de Bryne Fotball ASA⁽⁵⁸⁾. Ainsi que mentionné plus haut, selon l'accord conclu avec la municipalité de Time, le terrain du stade avait été cédé à Bryne FK, et non à Bryne Fotball ASA. Dans ces circonstances, l'Autorité estime que l'accord de coopération veille à ce que toute aide accordée à Bryne FK ne puisse pas bénéficier aux activités du football professionnel ou à toute activité commerciale y afférente, étant donné que ces activités étaient séparées de celles de Bryne FK.

De surcroît, l'Autorité fait observer que Bryne FK a précisé que toutes ses propres activités se déroulent sur le stade, y compris les activités non professionnelles, qui représentent jusqu'à 89 pour cent de ses activités. En d'autres termes, le terrain est principalement utilisé pour les activités essentielles du club, à savoir la fourniture d'activités récréationnelles de football à la communauté locale, essentiellement aux enfants et aux jeunes.

L'Autorité estime dès lors que les activités génératrices de recettes de Bryne FK ont manifestement un caractère utile et annexe à l'objectif principal du club⁽⁵⁹⁾.

De plus, en ce qui concerne la location du stade de football en particulier, l'Autorité souligne que le stade en question a une capacité limitée et n'est pas situé dans un grand centre urbain. Il semble dès lors que l'utilisation du stade ne revêt pas un intérêt particulier pour des parties autres que Bryne Fotball ASA, ne génère que de modestes recettes et, par conséquent, ne présente qu'un intérêt limité pour les investisseurs privés à la recherche de profits. Il est également important de signaler que, comme le mentionne spécifiquement l'expertise d'OPAK, aucune zone commerciale n'est attenante à la zone du stade et, partant, celle-ci n'entre pas en concurrence avec des centres commerciaux ou bâtiments de bureaux situés dans la région.

Au printemps 2004, soit près de six mois après la transaction, Bryne Fotball ASA a cessé ses activités et les activités professionnelles ont été cédées à Bryne FK. En outre, Bryne FK a confirmé que le club ne tient pas une comptabilité séparée pour les différents types d'activités menées au sein de celui-ci.

⁽⁵⁸⁾ L'accord de coopération applicable à l'époque précisait que Bryne Fotball ASA, et non Bryne FK, était chargé des accords de parrainage, de la vente des droits télévisés et médiatiques, de la fourniture d'espaces publicitaires dans le stade, de la vente et de la délivrance de licences pour la vente de panoplies du supporter et de l'exploitation commerciale des joueurs, ainsi que du nom du club et du logo. Bryne Fotball ASA était également chargé de la vente des billets pour les matches du club à domicile. En ce qui concerne la vente et l'achat de joueurs professionnels, bien que ces tâches ne figurent pas dans la liste des tâches et responsabilités énoncées à la clause 2.5 de l'accord, Bryne Fotball ASA était chargé du paiement du prix d'achat et des salaires des joueurs. En conséquence, il semble que les activités qualifiées par l'Autorité comme étant économiques par nature et susceptibles d'affecter le commerce et la concurrence au sein de l'EEE avaient lieu au sein de Bryne Fotball ASA à l'époque de la transaction.

⁽⁵⁹⁾ Affaire N 558/05 de la Commission – Aide à l'établissement d'activités professionnelles (Pologne). De plus, dans l'arrêt rendu dans l'affaire N 234/07, R & D & I (Espagne), il est précisé au point 38 que les organismes de recherche qui n'exercent pas fondamentalement d'activités économiques peuvent néanmoins effectuer des recherches au nom de l'entreprise moyennant rétribution, sans pour autant être qualifiés d'entreprises aux fins des règles en matière d'aides d'État.

⁽⁵⁷⁾ Ces obligations concernent en particulier le paiement du prix d'achat, les salaires et autres émoluments des joueurs, des entraîneurs et du personnel de soutien. La société payait également les frais de sécurité sociale des employés et les coûts liés à l'achat et à l'entretien de l'équipement, les week-ends de formation; les frais de voyage pour les matches et formations à l'extérieur, ainsi que la location des terrains et des locaux.

Étant donné que la cession d'un bien est une transaction ponctuelle, l'estimation mentionnée plus haut se fonde sur la structure du club au moment de la transaction. Une estimation des retombées éventuelles des activités économiques du club à la suite de la fusion se justifierait s'il y avait des signes révélant que l'enchaînement des événements était en fait destiné à contourner les règles en matière d'aides d'État en canalisant l'avantage économique par l'intermédiaire d'une entité non économique. En l'espèce, l'Autorité ne dispose d'aucune indication tendant à montrer que la fusion ultérieure de Bryne FK et Bryne Fotball ASA était prévue au moment de la cession, était liée d'une manière ou d'une autre à l'acquisition du terrain par le club ou était destinée à contourner les règles de l'EEE en matière d'aides d'État.

L'Autorité tire dès lors la conclusion que le soutien accordé à Bryne FK par la cession du terrain sur lequel le stade était construit n'a pas constitué un avantage pour les activités économiques du club.

4.3. CONCLUSION RELATIVE À LA CESSION DES PARCELLES 2/70 ET 2/32 À BRYNE FK

À la lumière de ce qui précède, l'Autorité tire la conclusion que la cession du bien à Bryne FK ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE.

5. CONCLUSION

Au vu de l'évaluation qui précède, l'Autorité conclut qu'il ne peut être démontré qu'une des trois transactions qui font l'objet de la présente décision constitue une aide d'État au sens de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'Autorité de surveillance AELE estime que la vente par la municipalité de Time des parcelles inscrites au cadastre sous les numéros 1/151, 1/301, 1/630 (cédées à Grunnsteinen); 4/165 (cédée à Bryne Industripark AS) et 2/72 et 2/32 (cédées à Bryne FK) ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 61 de l'accord EEE.

Article 2

Le Royaume de Norvège est destinataire de la présente décision.

Article 3

Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.

Fait à Bruxelles, le 23 juillet 2009.

Par l'Autorité de surveillance AELE

Per SANDERUD

Président

Kristján A. STEFÁNSSON

Membre du Collège

Prix d'abonnement 2011 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + DVD annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, DVD mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), DVD, une édition par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un DVD multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>

