

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2019/774 DE LA COMMISSION**du 16 mai 2019****modifiant le règlement (UE) n° 1304/2014 en ce qui concerne l'application de la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Matériel roulant — bruit» aux wagons de marchandises existants****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ⁽¹⁾, et notamment son article 5, paragraphe 11,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ (directive sur le bruit dans l'environnement) constitue une base pour développer et compléter l'ensemble des mesures de l'Union concernant le bruit émis, entre autres, par les véhicules ferroviaires.
- (2) Le bruit ambiant, et notamment le bruit du trafic ferroviaire, continue de représenter une menace grave pour la santé humaine, ainsi qu'il ressort de l'évaluation de la directive sur le bruit dans l'environnement ⁽³⁾ et du rapport de la Commission sur sa mise en œuvre ⁽⁴⁾.
- (3) Bien que la directive sur le bruit dans l'environnement s'applique d'une manière générale aux itinéraires sur lesquels circulent plus de 30 000 trains (trafic de marchandises et de voyageurs), les itinéraires où le trafic nocturne de marchandises est important ont dû être pris en compte lorsqu'il s'est agi de définir le concept d'«itinéraire moins bruyant»
- (4) Il existe un risque que des niveaux excessifs de bruit ferroviaire aboutissent à l'adoption de mesures unilatérales de manière non coordonnée par certains États membres. De telles mesures pourraient avoir des effets néfastes sur les économies européennes et conduire à un transfert modal inversé du rail vers la route. Elles pourraient, en outre, porter atteinte à l'interopérabilité ferroviaire dans l'Union. Étant donné que la majeure partie du trafic ferroviaire de marchandises dans l'Union est internationale, une solution européenne au problème s'impose.
- (5) L'application aux wagons existants de la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit» du système ferroviaire de l'Union («STI Bruit»), telle que définie dans le règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission ⁽⁵⁾, devrait donc réduire significativement les niveaux maximaux des émissions sonores. L'un des moyens les plus efficaces de limiter les nuisances sonores dues au transport ferroviaire est d'équiper les wagons de marchandises existants de semelles de frein en matériau composite. Cette solution technique permet une réduction du bruit du transport ferroviaire allant jusqu'à 10 décibels (dB), soit 50 % du bruit audible pour l'homme.
- (6) Le 22 septembre 2017, la Commission a demandé à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence») de formuler une recommandation, conformément à l'article 5, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, en vue d'une révision de la STI Bruit visant à préciser l'application de la STI Bruit aux wagons de marchandises existants dans le cadre de la stratégie sur les «itinéraires moins bruyants» et aux fins d'harmoniser la STI Bruit avec la directive (UE) 2016/797.
- (7) Il convient de s'attaquer au problème des nuisances sonores causées par le trafic ferroviaire de marchandises lorsqu'il constitue une nuisance grave et une menace sérieuse pour la santé. Pour cette raison, et étant donné que les trains de nuit sont particulièrement bruyants, il convient de formuler une définition d'«itinéraire moins bruyant» basée sur l'intensité du trafic ferroviaire de marchandises pendant la nuit.

⁽¹⁾ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

⁽²⁾ Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).

⁽³⁾ Document de travail des services de la Commission sur l'évaluation REFIT de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement [SWD (2016) 454 final].

⁽⁴⁾ Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive relative au bruit dans l'environnement conformément à l'article 11 de la directive 2002/49/CE [COM(2017) 151 final].

⁽⁵⁾ Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant – bruit», modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE (JO L 356 du 12.12.2014, p. 421).

- (8) La date d'application de l'introduction des itinéraires moins bruyants devrait être fixée en prenant en compte plusieurs paramètres, dont l'état d'avancement de l'équipement des wagons dans les différents États membres, le taux de renouvellement de la flotte servant au transport ferroviaire de marchandises, le cycle de maintenance des wagons de marchandises, la capacité de production des fabricants de semelles de frein en matériau composite et la disponibilité des ateliers. La date devrait également être alignée sur la modification de l'horaire de service conformément à l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁶⁾.
- (9) Étant donné que l'intensité du trafic peut fluctuer, la liste des itinéraires moins bruyants devrait être mise à jour à intervalles réguliers pour tenir compte de tels changements et, parallèlement, garantir un cadre stable sur une période de plusieurs années. Dès lors, il conviendrait que les États membres mettent à jour leur liste des itinéraires moins bruyants au minimum tous les cinq ans à compter du 8 décembre 2024. Par ailleurs, préalablement à la première mise à jour, la Commission devrait évaluer l'état d'avancement de l'équipement des wagons et l'impact de l'introduction des itinéraires moins bruyants sur le secteur du transport ferroviaire de marchandises.
- (10) Compte tenu des préoccupations exprimées par certaines parties prenantes en ce qui concerne l'exploitation de wagons équipés de semelles de frein en matériau composite dans les conditions hivernales nordiques, la Commission, assistée par l'Agence, devrait continuer à analyser les problèmes et les solutions envisageables. Elle devrait déterminer, d'ici juin 2020, s'il est nécessaire de modifier la STI, éventuellement en prévoyant une dérogation autorisant la poursuite de l'exploitation d'un nombre limité de wagons équipés de semelles de frein en fonte sur des itinéraires moins bruyants, afin de préserver le trafic ferroviaire transfrontalier de marchandises à destination et en provenance des régions nordiques. Selon les estimations des autorités suédoises, le nombre total de wagons utilisés pour ce trafic ne dépasse pas 17 500.
- (11) L'introduction des itinéraires moins bruyants devrait compléter d'autres actions au niveau de l'Union visant à réduire les nuisances sonores du trafic ferroviaire de marchandises, notamment le financement de l'équipement des wagons au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe ⁽⁷⁾, des Fonds ESI ⁽⁸⁾, des régimes de redevances d'utilisation des voies modulées en fonction du bruit ⁽⁹⁾, et la mise au point de nouvelles solutions techniques dans le cadre de l'initiative Shift2Rail ⁽¹⁰⁾.
- (12) Afin de garantir une mise en œuvre efficace des itinéraires moins bruyants, les autorités nationales compétentes devraient coopérer étroitement.
- (13) Étant donné que les modifications ont une incidence directe sur l'environnement social des travailleurs du secteur et sur les clients du fret ferroviaire, les partenaires sociaux et les clients du fret ferroviaire ont été consultés, comme prévu par les articles 6 et 7 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾.
- (14) Une analyse d'impact conformément à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797 a été effectuée dans le cadre de la révision de la présente STI par l'Agence.
- (15) Le 29 mai 2018, l'Agence a émis une recommandation sur les modifications de la STI Bruit relatives à l'application de ses dispositions aux wagons existants.
- (16) Elle a, de surcroît, le 29 novembre 2018, émis une recommandation sur la modification de la STI Bruit visant à aligner le présent règlement sur la directive (UE) 2016/797.
- (17) En vertu de la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission ⁽¹²⁾, il conviendrait que la STI précise s'il est nécessaire de notifier à nouveau les organismes d'évaluation de la conformité qui ont été notifiés sur la base d'une version antérieure de la STI et si une procédure de notification simplifiée devrait être appliquée. Le présent règlement apporte des modifications limitées et il ne devrait pas être nécessaire de notifier à nouveau les organismes notifiés sur la base d'une version antérieure de la STI.

⁽⁶⁾ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

⁽⁷⁾ Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

⁽⁸⁾ Règlement (UE) n° 1300/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fonds de cohésion et abrogeant le règlement (CE) n° 1084/2006 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 281) et règlement (UE) n° 1301/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 relatif au Fonds européen de développement régional et aux dispositions particulières relatives à l'objectif «Investissement pour la croissance et l'emploi», et abrogeant le règlement (CE) n° 1080/2006 (JO L 347 du 20.12.2013, p. 289).

⁽⁹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/429 de la Commission du 13 mars 2015 déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit (JO L 70 du 14.3.2015, p. 36).

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) n° 642/2014 du Conseil du 16 juin 2014 portant création de l'entreprise commune Shift2Rail (JO L 177 du 17.6.2014, p. 9).

⁽¹¹⁾ Règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1).

⁽¹²⁾ Décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission du 8 juin 2017 complétant la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil relativement aux objectifs spécifiques pour l'élaboration, l'adoption et la révision des spécifications techniques d'interopérabilité (JO L 210 du 15.8.2017, p. 5).

- (18) Le présent règlement modifie la STI Bruit en vue de parvenir à une interopérabilité plus poussée au sein du système ferroviaire de l'Union, d'améliorer et de développer le transport ferroviaire international, de contribuer à la réalisation progressive du marché intérieur et de compléter la STI Bruit de manière à couvrir les exigences essentielles. Il permet d'atteindre les objectifs et de satisfaire aux exigences essentielles des deux directives 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾ et (UE) 2016/797. Par conséquent, le présent règlement devrait être directement applicable dans tous les États membres, y compris ceux qui, conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, ont informé l'Agence et la Commission qu'ils ont prolongé le délai de transposition et continuent donc d'appliquer la directive 2008/57/CE jusqu'au 15 juin 2020 au plus tard. Les organismes notifiés qui exercent leurs compétences en vertu de la directive 2008/57/CE dans les États membres qui ont prolongé le délai de transposition devraient être en mesure de délivrer des certificats de vérification «CE» conformément au présent règlement, aussi longtemps que la directive 2008/57/CE s'applique dans l'État membre dans lequel ils sont établis.
- (19) Le règlement (UE) n° 1304/2014 devrait donc être modifié afin d'être aligné sur la directive (UE) 2016/797 et de s'appliquer aux wagons de fret existants dans le cadre de la stratégie sur les itinéraires moins bruyants, et afin de prévoir une procédure pour l'évaluation des performances acoustiques des semelles de frein en matériau composite. Cette procédure, telle que prévue dans la présente modification, devrait constituer un point ouvert au sens de l'article 4, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/797.
- (20) Les mesures prévues dans le présent règlement sont conformes à l'avis du comité établi en vertu de l'article 51, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 1304/2014 est modifié comme suit:

(1) L'article 5 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. En ce qui concerne les cas spécifiques visés au point 7.3.2 de l'annexe, les conditions à respecter pour la vérification des exigences essentielles énoncées dans l'annexe III de la directive (UE) 2016/797 sont celles définies au point 7.3.2 de l'annexe ou par les règles nationales en vigueur dans l'État membre qui fait partie du domaine d'utilisation des véhicules couverts par le présent règlement»;

b) au paragraphe 2, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) les organismes désignés pour accomplir les procédures d'évaluation de la conformité et de vérification relatives aux règles nationales, en ce qui concerne les cas spécifiques visés au point 7.3.2 de l'annexe»;

(2) L'article 7 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 4, la référence à l'article 6 de la directive 2008/57/CE est remplacée par une référence à l'article 5 de la directive (UE) 2016/797»;

b) au paragraphe 5, la référence à la «directive 2008/57/CE» est remplacée par une référence à la «directive (UE) 2016/797»;

(3) les articles 5 bis, 5 ter, 5 quater, 5 quinquies et 5 sexies suivants sont insérés:

«Article 5 bis

À compter du 8 décembre 2024, les wagons relevant du champ d'application du règlement (UE) n° 321/2013 qui ne sont pas couverts par le point 7.2.2.2 de l'annexe du présent règlement ne sont pas exploités sur les itinéraires moins bruyants.

Article 5 ter

Par "itinéraire moins bruyant", on entend une partie de l'infrastructure ferroviaire d'une longueur minimale de 20 km sur laquelle le nombre moyen de trains de marchandises circulant quotidiennement pendant la nuit, telle que définie dans la législation nationale qui transpose la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil (*),

⁽¹³⁾ 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 (JO L 191 du 18.7.2008, p. 1).

est supérieur à 12. Le trafic de marchandises des années 2015, 2016 et 2017 sert de base pour le calcul de ce nombre moyen. Si, en raison de circonstances exceptionnelles, le volume du trafic de marchandises connaît un écart de plus de 25 % par rapport au volume moyen au cours d'une année déterminée, l'État membre concerné peut calculer le volume moyen sur la base des deux années restantes.

Article 5 quater

1. Les États membres désignent les itinéraires moins bruyants conformément à l'article 5 *ter* et à la procédure prévue dans l'appendice D.1 de l'annexe. Ils communiquent à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence») une liste des itinéraires moins bruyants au plus tard six mois après la date de publication du présent règlement. L'Agence publie ces listes sur son site Internet.

2. Les États membres mettent à jour leur liste des itinéraires moins bruyants au minimum tous les cinq ans après le 8 décembre 2024, selon la procédure définie à l'appendice D.2 de l'annexe.

Article 5 quinquies

Au plus tard le 31 décembre 2028, la Commission évalue la mise en œuvre des itinéraires moins bruyants, notamment en ce qui concerne l'état d'avancement de l'équipement des wagons et l'impact de l'introduction des itinéraires moins bruyants sur l'exposition globale de la population au bruit et sur la compétitivité du secteur du transport ferroviaire de marchandises.

Article 5 sexies

Au plus tard le 30 juin 2020, la Commission publie un rapport concernant l'exploitation des wagons équipés de semelles de frein en matériau composite dans des conditions hivernales nordiques, sur la base des données recueillies par l'Agence, les autorités nationales de sécurité et les entreprises ferroviaires. Ce rapport contient notamment une évaluation des performances de ces wagons en matière de sécurité et de freinage et présente les mesures opérationnelles et techniques, existantes ou envisageables, applicables dans des conditions hivernales nordiques. Le rapport est rendu public.

Si le rapport comporte des éléments prouvant que l'utilisation de ces wagons dans des conditions hivernales nordiques pose des problèmes de sécurité qui ne peuvent être résolus par des mesures opérationnelles et techniques sans entraîner d'effets néfastes graves sur les opérations de transport ferroviaire de marchandises, la Commission propose de modifier la présente STI pour remédier à ces problèmes tout en préservant le trafic transfrontalier de marchandises en provenance et à destination des régions nordiques concernées. La proposition peut notamment, si besoin est, prévoir une dérogation autorisant la poursuite de l'exploitation, sur des itinéraires moins bruyants dans l'ensemble de l'Union, d'un nombre limité de wagons fréquemment utilisés pour ce type de trafic transfrontalier de marchandises, ainsi que des restrictions d'exploitation permettant de limiter l'impact de l'utilisation de ces wagons sur des itinéraires moins bruyants, qui soient compatibles avec l'objectif de préserver le trafic transfrontalier de marchandises susmentionné.

Si la modification prévue au paragraphe précédent est adoptée, la Commission présente ensuite chaque année un rapport sur l'état de mise en œuvre des mesures techniques et opérationnelles relatives à l'exploitation des wagons de marchandises dans des conditions hivernales. Elle fournit une estimation du nombre de wagons équipés de semelles de frein en fonte requis pour assurer la poursuite du trafic transfrontalier à destination et en provenance de ces régions nordiques avec comme objectif de mettre fin à l'exemption en 2028 au plus tard.

(*) Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JO L 189 du 18.7.2002, p. 12).»

(4) L'annexe du règlement (UE) n° 1304/2014 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement d'exécution.

Article 2

1. Les notifications des organismes d'évaluation aux fins du règlement (UE) n° 1304/2014 restent valables sur la base de ce règlement, tel que modifié par le présent règlement.

2. Les organismes d'évaluation de la conformité notifiés conformément à la directive 2008/57/CE peuvent délivrer le certificat de vérification «CE» conformément au présent règlement, aussi longtemps que la directive 2008/57/CE s'applique dans l'État membre dans lequel ils sont établis conformément à l'article 57, paragraphe 2, de la directive 2016/797 et jusqu'au 15 juin 2020 au plus tard.

Article 3

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

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

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2019.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

L'annexe du règlement (UE) n° 1304/2014 est modifiée comme suit:

1. Dans le chapitre 1, le texte «directive 2008/57/CE» est remplacé par «directive (UE) 2016/797»;
2. Au chapitre 1, le point 1.1 est remplacé par le texte suivant:

«1.1. **Champ d'application technique**

1.1.1 *Champ d'application en ce qui concerne le matériel roulant*

La présente STI s'applique à tout le matériel roulant entrant dans le champ d'application du règlement (UE) n° 1302/2014 (STI LOC&PAS) et du règlement (UE) n° 321/2013 (STI WAG);

1.1.2. *Champ d'application en ce qui concerne les aspects opérationnels*

De même que la décision 2012/757/UE de la Commission (*) (STI EXP), la présente STI s'applique à l'exploitation de wagons de marchandises qui sont utilisés sur les infrastructures ferroviaires désignées comme «itinéraires moins bruyants».

(*) Décision 2012/757/UE de la Commission du 14 novembre 2012 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire de l'Union européenne et modifiant la décision 2007/756/CE (JO L 345 du 15.12.2012, p. 1.);

3. Le chapitre 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. DÉFINITION DU SOUS-SYSTÈME

Une «unité» désigne le matériel roulant soumis à l'application de la présente STI, et dès lors à la procédure de vérification «CE». Le chapitre 2 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 et le chapitre 2 de l'annexe du règlement (UE) n° 321/2013 décrivent ce par quoi une unité peut être constituée.

Les exigences de la présente STI s'appliquent aux catégories suivantes de matériel roulant énumérées au point 2 de l'annexe I de la directive (UE) 2016/797:

- a) les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques, les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques, ainsi que les voitures. Cette catégorie est définie plus précisément au chapitre 2 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 et est dénommée dans la présente STI «locomotives», «éléments automoteurs électriques» (EAE), «éléments automoteurs diesels» (EAD) et «voitures de voyageurs»;
- b) les wagons de marchandises, y compris les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau et les véhicules conçus pour le transport de camions. Cette catégorie est définie plus précisément au chapitre 2 de l'annexe du règlement (UE) n° 321/2013 et est dénommée dans la présente STI «wagon».
- c) les véhicules spéciaux, tels que les engins de voie. Cette catégorie est définie plus précisément au chapitre 2 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 et est constituée d'engins de voie (dénommés dans la présente STI «OTM») et de véhicules d'inspection d'infrastructure, qui appartiennent aux catégories visées aux points a) ou b), selon leur conception.»;

4. Le chapitre 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. EXIGENCES ESSENTIELLES

Tous les paramètres fondamentaux définis dans la présente STI doivent correspondre à au moins l'une des exigences essentielles définies à l'annexe III de la directive(UE) 2016/797. Les correspondances figurent au tableau 1.

Tableau 1

Paramètres fondamentaux et leur correspondance avec les exigences essentielles

Point	Paramètre fondamental	Exigences essentielles					
		Sécurité	Fiabilité, disponibilité	Santé	Protection de l'environnement	Compatibilité technique	Accessibilité
4.2.1	Valeurs limites pour le bruit en stationnement				1.4.4		

Point	Paramètre fondamental	Exigences essentielles					
		Sécurité	Fiabilité, disponibilité	Santé	Protection de l'environnement	Compatibilité technique	Accessibilité
4.2.2	Valeurs limites pour le bruit au démarrage				1.4.4		
4.2.3	Valeurs limites pour le bruit au passage				1.4.4		
4.2.4	Valeurs limites pour le bruit dans la cabine de conduite				1.4.4»		

5. Le chapitre 4 est modifié comme suit:

- a) au point 4.2, la référence à «l'article 5, paragraphe 5, et à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE» est remplacée par une référence à «l'article 4, paragraphe 5, et à l'article 2, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/797»;
- b) le point 4.3 est remplacé par le texte suivant:

«4.3. Spécifications fonctionnelles et techniques des interfaces

La présente STI possède les interfaces suivantes avec le sous-système «matériel roulant»:

Interface avec les sous-systèmes des points a), b), c) et e) du chapitre 2 [traité dans le règlement (UE) n° 1302/2014] en ce qui concerne:

- le bruit en stationnement,
- le bruit au démarrage (non applicable aux voitures de voyageurs),
- le bruit au passage,
- le bruit dans la cabine de conduite, le cas échéant.

Interface avec les sous-systèmes du point d) du chapitre 2 [traité dans le règlement (UE) n° 321/2013] en ce qui concerne:

- le bruit au passage,
- le bruit en stationnement.

La présente STI possède les interfaces suivantes avec le sous-système «exploitation et gestion du trafic» [traité dans la décision 2012/757/UE] en ce qui concerne:

- le bruit au passage.»;

- c) le point 4.4 est remplacé par le texte suivant:

«4.4. Règles d'exploitation

Les exigences relatives aux règles d'exploitation pour le sous-système «matériel roulant» sont établies au point 4.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 et au point 4.4 de l'annexe du règlement (UE) n° 321/2013.

4.4.1 Règles spécifiques pour l'exploitation de wagons sur des itinéraires moins bruyants en cas de situation dégradée

Les dispositions d'urgence telles que définies au point 4.2.3.6.3 de l'annexe de la décision 2012/757/UE englobent l'exploitation de wagons non conformes au point 7.2.2.2 sur des itinéraires moins bruyants.

Ces dispositions peuvent être appliquées pour répondre à des restrictions de capacité ou à des contraintes d'exploitation résultant de défaillances du matériel roulant, de conditions météorologiques extrêmes, d'accidents ou d'incidents et de défaillances d'infrastructure.

4.4.2 Règles spécifiques pour l'exploitation de wagons sur des itinéraires moins bruyants en cas de travaux d'infrastructure et de maintenance de wagons

L'exploitation de wagons non conformes au point 7.2.2.2 sur des itinéraires moins bruyants doit être possible dans le cas d'activités de maintenance de wagons lorsque seul un itinéraire moins bruyant permet d'accéder à l'atelier de maintenance.

Les dispositions d'urgence prévues au point 4.4.1 s'appliquent en cas de travaux d'infrastructure lorsqu'un itinéraire moins bruyant est le seul itinéraire de substitution adéquat.»

d) le point 4.5 est remplacé par le texte suivant:

«4.5. Règles de maintenance

Les exigences relatives aux règles de maintenance pour le sous-système «matériel roulant» sont établies au point 4.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 et au point 4.5 de l'annexe du règlement (UE) n° 321/2013.»;

6. Aux points 6.2.2.3.2.1 «EAE, EAD, locomotives et voitures de voyageurs» et 6.2.2.3.2.2 «Wagons» du chapitre 6 «Évaluation de la conformité et vérification CE», le texte « V_{test} » est remplacé par « V_{test} » (quatre remplacements).

7. Le chapitre 7 est modifié comme suit:

a) le point 7.2 est remplacé par le texte suivant:

«7.2 Application de la présente STI à des sous-systèmes existants

Les principes que les demandeurs et les entités délivrant l'autorisation doivent appliquer dans le cas où une ou plusieurs modifications sont apportées à un matériel roulant ou un type de matériel roulant existant sont définis au point 7.1.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 1302/2014 et au point 7.2 de l'annexe du règlement (UE) n° 321/2013.

7.2.1 Dispositions en cas de modification d'un matériel roulant ou d'un type de matériel roulant existant

Le demandeur doit s'assurer que les niveaux de bruit du matériel roulant faisant l'objet d'une ou de plusieurs modifications demeurent inférieurs aux limites fixées dans la STI qui était applicable lorsque le matériel roulant en question a été autorisé pour la première fois. Si aucune STI n'existait au moment de la première autorisation, le demandeur doit s'assurer que les niveaux de bruit du matériel roulant faisant l'objet d'une ou de plusieurs modifications n'ont pas augmenté ou qu'ils demeurent inférieurs aux limites fixées dans la décision 2006/66/CE ou dans la décision 2002/735/CE.

Dans le cas où une évaluation est requise, elle doit se limiter aux paramètres fondamentaux affectés par la ou les modifications.

Si l'évaluation simplifiée est appliquée, l'unité d'origine peut représenter l'unité de référence conformément aux dispositions du point 6.2.3.

Le remplacement de toute une unité ou d'un ou de plusieurs véhicules d'une unité (remplacement après une grave avarie, par exemple) ne nécessite pas d'évaluation de la conformité dans le cadre de la présente STI, pour autant que l'unité ou le ou les véhicules soient identiques à ceux remplacés.

7.2.2 Dispositions complémentaires relatives à l'application de la présente STI aux wagons existants

La restriction d'exploitation prévue à l'article 5 bis du présent règlement ne s'applique pas aux wagons exploités principalement sur les lignes dont la déclivité est supérieure à 40 %, aux wagons dont la vitesse d'exploitation maximale est supérieure à 120 km/h, aux wagons ayant une charge maximale à l'essieu supérieure à 22,5 t, aux wagons utilisés exclusivement pour des travaux d'infrastructure et aux wagons utilisés dans les trains de secours.

Si un wagon est équipé de semelles de frein moins bruyantes, telles que définies au point 7.2.2.1 et si aucune source de bruit n'est ajoutée au wagon, il y a lieu de considérer que les exigences du point 4.2.3 sont respectées sans effectuer d'essais supplémentaires.

7.2.2.1 Semelles de frein moins bruyantes

Une semelle de frein moins bruyante est une semelle de frein appartenant à l'une des catégories suivantes:

- Semelle de frein visée à l'appendice G du règlement (UE) n° 321/2013;
- Semelle de frein évaluée conformément à la procédure définie dans l'appendice F de la présente STI.

7.2.2.2 Wagons exploités sur des itinéraires moins bruyants

Les wagons appartenant à l'une des catégories suivantes peuvent être exploités, dans leur domaine d'emploi, sur les itinéraires moins bruyants:

- les wagons faisant l'objet d'une déclaration «CE» de vérification dans le cadre de la décision 2006/66/CE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant — bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- les wagons faisant l'objet d'une déclaration «CE» de vérification dans le cadre de la décision 2011/229/UE de la Commission relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant — bruit» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- les wagons faisant l'objet d'une déclaration «CE» de vérification dans le cadre de la présente STI;
- les wagons équipés de semelles de frein moins bruyantes telles que définies au point 7.2.2.1 ou de disques de frein pour la fonction de freinage de service;
- les wagons équipés de semelles de frein en matériau composite dont la liste figure à l'appendice E pour la fonction de freinage de service. L'exploitation de ces wagons sur les itinéraires moins bruyants doit être limitée conformément aux conditions décrites dans le présent appendice.»;

b) le point 7.3.2.1 est remplacé par le texte suivant:

«7.3.2.1 Cas spécifiques

a) Cas spécifique de l'Estonie, de la Finlande, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne et de la Slovaquie

(«P») Pour les unités qui sont en utilisation partagée avec des pays tiers dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferroviaire principal de l'Union, l'application des règles techniques nationales au lieu des exigences de la présente STI est autorisée.

b) Cas spécifique de la Finlande

(«T») Les dispositions de la décision 2011/229/UE peuvent continuer de s'appliquer aux wagons de marchandises destinés à n'être utilisés que sur le territoire de la Finlande et jusqu'à ce que la solution technique pertinente en ce qui concerne les conditions hivernales rigoureuses soit trouvée, mais, en tout état de cause, au plus tard jusqu'au 31 décembre 2032. Cela ne doit pas empêcher les wagons de marchandises en provenance d'autres États membres de circuler sur le réseau de la Finlande.»

c) au point 7.3.2.2 a), le deuxième alinéa est supprimé;

d) le point 7.3.2.4 est remplacé par le texte suivant:

«7.3.2.4 Limites pour le bruit au passage (point 4.2.3)

a) Cas spécifique du tunnel sous la Manche

(«P») En ce qui concerne le tunnel sous la Manche, les limites de bruit au passage ne s'appliquent pas aux wagons réservés au transport de poids lourds entre Coquelles (France) et Folkestone (Royaume-Uni).

b) Cas spécifique de la Suède

(«T») Les valeurs limites pour le bruit au passage $L_{pAeq,TP}(80 \text{ km/h})$ qui figurent au tableau 4 peuvent atteindre 85 dB pour les locomotives avec une puissance de traction totale supérieure à 6 000 kW et une charge maximale à l'essieu de plus de 25 t.»;

e) la section 7.4 suivante est ajoutée:

«7.4 Règles de mise en œuvre particulières

7.4.1. Règles particulières de mise en œuvre relatives à l'application de la présente STI aux wagons existants (point 7.2.2)

a) Règles particulières de mise en œuvre relatives à l'application de la présente STI aux wagons existants dans le tunnel sous la Manche

(«P») Pour le calcul de la moyenne annuelle du trafic journalier de trains de marchandises circulant de nuit, les trains de marchandises composés de wagons réservés au transport de poids lourds limité à la ligne Coquelles (France) — Folkestone (Royaume-Uni) ne doivent pas être pris en compte.

- b) Règles particulières de mise en œuvre relatives à l'application de la présente STI aux wagons existants en Finlande et en Suède

(«T») Jusqu'au 31 décembre 2032, le concept d'itinéraire moins bruyant ne s'applique pas aux réseaux finlandais et suédois en raison des incertitudes liées à l'exploitation dans des conditions hivernales rigoureuses avec des semelles de frein composites. Cela ne doit pas empêcher les wagons de marchandises en provenance d'autres États membres de circuler sur les réseaux finlandais et suédois.

7.4.2. Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants (point 7.2.2.2)

- a) Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants en Belgique

(«T») Outre les wagons énumérés au point 7.2.2.2, les wagons existants suivants peuvent être exploités sur les itinéraires moins bruyants sur le territoire belge:

- wagons à roues bandagées, jusqu'au 31 décembre 2026;
- wagons qui nécessitent l'installation d'une valve à caractéristique coudée en vue du remplacement des semelles en fonte par des semelles de frein en matériau composite, jusqu'au 31 décembre 2026;
- wagons équipés de semelles de frein en fonte sur lesquels le remplacement des roues par des roues conformes aux exigences énoncées dans la norme EN 13979-1:2003+A2:2011 est nécessaire pour les équiper de semelles de frein en matériau composite, jusqu'au 31 décembre 2026.

- b) Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants du tunnel sous la Manche

(«P») Outre les wagons énumérés au point 7.2.2.2, les wagons existants suivants peuvent être exploités sur les itinéraires moins bruyants de la concession du tunnel sous la Manche:

wagons réservés au transport de poids lourds entre Coquelles (France) et Folkestone (Royaume-Uni)

- c) Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants en Tchéquie

(«T») Outre les wagons énumérés au point 7.2.2.2, les wagons existants suivants peuvent être exploités sur les itinéraires moins bruyants sur le territoire de la Tchéquie:

- wagons à roues bandagées, jusqu'au 31 décembre 2026;
- wagons avec roulements de type 59V, jusqu'au 31 décembre 2034;
- wagons qui nécessitent l'installation d'une valve à caractéristique coudée en vue du remplacement des semelles en fonte par des semelles de frein en matériau composite, jusqu'au 31 décembre 2034;
- wagons avec freins de configuration 1Bg ou 1Bgu équipés de semelles de frein en fonte, jusqu'au 31 décembre 2036;
- wagons équipés de semelles de frein en fonte sur lesquels le remplacement des roues par des roues conformes aux exigences énoncées dans la norme EN 13979-1:2003+A2:2011 est nécessaire pour les équiper de semelles de frein en matériau composite, jusqu'au 31 décembre 2029.

En outre, l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur les itinéraires moins bruyants ne doit pas être obligatoire pour les wagons existants qui ne sont pas couverts par les cinq tirets ci-dessus et pour lesquels il n'existe pas de solution spécifique à chaque cas pour le remplacement des semelles de frein en fonte, jusqu'au 31 décembre 2030.

- d) Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants en France

(«T») Outre les wagons énumérés au point 7.2.2.2, les wagons existants suivants peuvent être exploités sur les itinéraires moins bruyants sur le territoire français:

- wagons avec freins de configuration 1Bg ou 1Bgu équipés de semelles de frein en fonte, jusqu'au 31 décembre 2030;
- wagons équipés de petites roues (diamètre inférieur à 920 mm) jusqu'au 31 décembre 2030.

- e) Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants en Italie
- («T») Outre les wagons énumérés au point 7.2.2.2, les wagons existants suivants peuvent être exploités sur les itinéraires moins bruyants sur le territoire italien:
- wagons à roues bandagées, jusqu'au 31 décembre 2026;
 - wagons qui nécessitent l'installation d'une valve à caractéristique coudée en vue du remplacement des semelles en fonte par des semelles de frein en matériau composite, jusqu'au 31 décembre 2026;
 - wagons équipés de semelles de frein en fonte sur lesquels le remplacement des roues par des roues conformes aux exigences énoncées dans la norme EN 13979-1:2003+A2:2011 est nécessaire pour les équiper de semelles de frein en matériau composite, jusqu'au 31 décembre 2026.
- En outre, l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur les itinéraires moins bruyants ne doit pas être obligatoire pour les wagons existants qui ne sont pas couverts par les trois tirets ci-dessus et pour lesquels il n'existe pas de solution spécifique à chaque cas pour le remplacement des semelles de frein en fonte, jusqu'au 31 décembre 2030.
- f) Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants en Pologne
- («T») Outre les wagons énumérés au point 7.2.2.2, les wagons existants suivants peuvent être exploités sur les itinéraires moins bruyants sur le territoire polonais jusqu'au 31 décembre 2036:
- wagons à roues bandagées;
 - wagons avec freins de configuration 1Bg ou 1Bgu équipés de semelles de frein en fonte;
 - wagons conçus pour le trafic «S» équipés de freins «SS» à semelles en fonte;
 - wagons équipés de semelles en fonte et conçus pour le trafic «SS» sur lesquels l'installation de semelles de frein LL nécessiterait de les équiper de roues conformes à la norme EN 13979-1:2003+A2:2011 et d'une valve à caractéristique coudée.
- g) Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants en Slovaquie
- («T») Outre les wagons énumérés au point 7.2.2.2, les wagons existants suivants peuvent être exploités sur les itinéraires moins bruyants sur le territoire slovaque:
- wagons à roues bandagées, jusqu'au 31 décembre 2026;
 - wagons avec bogies de type 26-2.8 équipés de semelles en fonte P10, jusqu'au 31 décembre 2036;
 - wagons qui nécessitent l'installation d'une valve à caractéristique coudée en vue du remplacement des semelles en fonte par des semelles de frein en matériau composite, jusqu'au 31 décembre 2036.
- («P») Wagons à bogies 2TS destinés à la circulation entre la Slovaquie et les pays tiers moyennant un changement de bogies dans la gare frontalière
- h) Règles particulières de mise en œuvre pour les wagons exploités sur les itinéraires moins bruyants du Royaume Uni pour la Grande Bretagne
- («P») L'exploitation sur les itinéraires moins bruyants doit être autorisée en ce qui concerne les unités destinées à circuler exclusivement sur le réseau britannique, où les wagons existants sont équipés de semelles de frein en matériau composite dont la liste est publiée dans la note d'orientation GM/GN 2688.
- («T») L'exploitation sur les itinéraires moins bruyants doit être autorisée en ce qui concerne les types suivants de wagons existants équipés de semelles de frein en fonte destinés à circuler sur le réseau britannique:
- Wagons équipés d'un système de freinage non-UIC pour lesquels il n'existe pas de semelles de frein silencieuses compatibles dont ils pourraient être équipés, jusqu'au 31 décembre 2030.
 - Wagons dont la distance de freinage de conception est de 810 m ou moins à partir d'une vitesse de 60 mph en mode de freinage G (marchandises)/75 mph en mode de freinage P (voyageurs), lorsqu'ils sont utilisés dans les trains comportant d'autres wagons dont les distances d'arrêt sont conformes aux règles techniques nationales applicables au Royaume-Uni (Grande Bretagne), jusqu'au 31 décembre 2030.
 - Wagons utilisés uniquement pour le transport de produits nucléaires, jusqu'au 31 décembre 2050.»;

8. À l'appendice A, «Points ouverts», le texte «La présente STI ne comporte pas de points ouverts» est remplacé par le tableau suivant:

«Élément du sous-système "matériel roulant"»	Clause de la présente STI	Aspect technique non couvert par la présente STI	Remarques
Semelles de frein moins bruyantes	7.2.2.1 et Appendice F	Évaluation des propriétés acoustiques des semelles de frein	Solutions techniques de substitution disponibles (voir le point 7.2.2)»

9. Les appendices D, E et F suivants sont ajoutés:

«Appendice D

Itinéraires moins bruyants

D.1 Identification des itinéraires moins bruyants

Conformément à l'article 5 *quater*, paragraphe 1, du présent règlement, les États membres fournissent à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après l'«Agence») une liste des itinéraires moins bruyants dans un format permettant un traitement ultérieur par les utilisateurs au moyen d'outils informatiques. La liste contient au moins les informations suivantes:

- Points de départ et de fin de l'itinéraire moins bruyant et tronçons correspondants, déterminés à l'aide du code de localisation géographique défini dans le registre établi par la décision d'exécution 2014/880/UE (*) (RINF). Si l'un de ces points se situe à la frontière de l'État membre, cela doit être indiqué.
- Détermination des tronçons qui composent l'itinéraire moins bruyant

La liste doit être fournie en utilisant le modèle ci-dessous:

Itinéraire moins bruyant	Tronçons composant l'itinéraire	ID unique du tronçon	L'itinéraire moins bruyant débute/se termine à la frontière de l'État membre
Point A - Point E	Point A - Point B	201	Oui POINT E (Pays Y)
	Point B - Point C	202	
	Point C - Point D	203	
	Point D - Point E	204	
Point F - Point I	Point F - Point G	501	Non
	Point G - Point H	502	
	Point H - Point I	503	

Les États membres peuvent également, de leur propre initiative, fournir des cartes des itinéraires moins bruyants. Toutes les listes et cartes sont publiées sur le site internet de l'Agence (<http://www.era.europa.eu>) au plus tard 9 mois après le 27 mai 2019.

Dans le même délai, l'Agence communique à la Commission les listes et cartes des itinéraires moins bruyants. La Commission en informe les États membres par l'intermédiaire du comité visé à l'article 51 de la directive (UE) 2016/797.

D.2 Mise à jour des itinéraires moins bruyants

Les données relatives au trafic de marchandises utilisées pour la mise à jour des itinéraires moins bruyants conformément à l'article 5 *quater*, paragraphe 2, du présent règlement portent sur les trois dernières années précédant la mise à jour pour lesquelles des données sont disponibles. Si, en raison de circonstances exceptionnelles, le volume du trafic de marchandises connaît un écart de plus de 25 % par rapport au volume moyen au cours d'une année déterminée, l'État membre concerné peut calculer le volume moyen sur la base des deux années restantes. Les États membres communiquent à l'Agence les mises à jour des itinéraires moins bruyants.

Les itinéraires dénommés «itinéraires moins bruyants» demeurent inchangés après les mises à jour sauf si, durant la période concernée, le volume de trafic a diminué de plus de 50 % et le nombre moyen journalier de trains de marchandises circulant de nuit est inférieur à 12.

En ce qui concerne les lignes nouvelles et les lignes réaménagées, le volume de trafic prévu est utilisé pour la désignation de ces lignes en tant qu'itinéraires moins bruyants.

L'Agence publie les mises à jour des itinéraires moins bruyants sur son site internet (<http://www.era.europa.eu>) au plus tard 3 mois après leur réception et elles s'appliquent à compter du prochain changement de l'horaire du mois de décembre qui intervient un an après leur publication.

L'Agence informe la Commission de toute modification des itinéraires moins bruyants. La Commission informe les États membres de ces modifications par l'intermédiaire du comité visé à l'article 51 de la directive (UE) 2016/797.

(*) Décision d'exécution 2014/880/UE de la Commission du 26 novembre 2014 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2011/633/UE (JO L 356 du 12.12.2014, p. 489).

Appendice E

Semelles de frein en matériau composite traditionnelles

E.1 Semelles de frein en matériau composite traditionnelles pour le trafic international

Les wagons existants équipés des semelles de frein énumérées ci-dessous peuvent être utilisés, dans leur domaine d'emploi, sur les itinéraires moins bruyants jusqu'à la date pertinente figurant à l'appendice N de la fiche UIC 541-4.

Fabricant/nom du produit	Désignation/type de semelle	Type de coefficient de frottement
Valeo/Hersot Wabco/Cobra	693 W554	K
Ferodo	I/B 436	K
Abex	229	K (Fe - fritté)
Jurid	738	K (Fe - fritté)

Les wagons équipés de semelles de frein en matériau composite traditionnelles ne figurant pas dans le tableau ci-dessus mais déjà autorisés pour le trafic international conformément aux dispositions de la décision 2004/446/CE ou de la décision 2006/861/CE peuvent encore être utilisés sans aucune date limite dans le domaine d'emploi couvert par leur autorisation.

E.2 Semelles de frein en matériau composite traditionnelles pour le trafic national

Les wagons existants équipés des semelles de frein énumérées ci-dessous peuvent être utilisés, dans leur domaine d'emploi, sur les réseaux ferroviaires, y compris les itinéraires moins bruyants, des États membres correspondants.

Fabricant/nom du produit	Désignation/type de semelle	État membre	Remarques
Cobra/Wabco	V133	Italie	
Cofren	S153	Suède	

Fabricant/nom du produit	Désignation/type de semelle	État membre	Remarques
Cofren	128	Suède	
Cofren	229	Italie	
ICER	904	Espagne, Portugal	
ICER	905	Espagne, Portugal	
Jurid	838	Espagne, Portugal	

Appendice F

Évaluation des performances acoustiques d'une semelle de frein

L'objectif de cette procédure est de démontrer les performances acoustiques d'une semelle de frein en matériau composite au niveau du constituant d'interopérabilité.

Cette procédure est un point ouvert conformément à l'article 4, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/797.»
