

Journal officiel

de l'Union européenne

L 256



Édition
de langue française

Législation

54^e année
1^{er} octobre 2011

Sommaire

II Actes non législatifs

DÉCISIONS

2011/633/UE:

- ★ **Décision d'exécution de la Commission du 15 septembre 2011 relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire [notifiée sous le numéro C(2011) 6383] ⁽¹⁾...** 1

Prix: 3 EUR

⁽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.

II

(Actes non législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION

du 15 septembre 2011

relative aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire

[notifiée sous le numéro C(2011) 6383]

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

(2011/633/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

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

Article premier

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 35, paragraphe 2,

Les spécifications communes concernant le registre de l'infrastructure, telles que mentionnées à l'article 35 de la directive 2008/57/CE, font l'objet de l'annexe de la présente décision.

considérant ce qui suit:

Article 2

(1) Conformément à l'article 35 de la directive 2008/57/CE, chaque État membre veille à ce qu'un registre de l'infrastructure soit publié et mis à jour. La Commission doit adopter des spécifications concernant le registre sur la base d'un projet élaboré par l'Agence ferroviaire européenne (ci-après dénommée «l'Agence»).

1. Chaque État membre veille à ce que son registre de l'infrastructure soit informatisé et réponde aux exigences des spécifications communes visées à l'article 1^{er} au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente décision.

(2) Des spécifications communes complémentaires sont nécessaires pour faciliter l'accès aux données des registres au niveau de plusieurs États membres. Il convient de procéder au développement et au déploiement d'une interface utilisateur informatisée commune faisant office de registre virtuel de l'infrastructure ferroviaire au niveau européen, ainsi que de mettre en place des registres nationaux des infrastructures et de collecter des données. Les États membres doivent, avec l'aide de l'Agence, coopérer pour faire en sorte que lesdits registres soient opérationnels, contiennent toutes les données, soient interconnectés et fournissent une interface commune à tous les utilisateurs.

2. Les États membres veillent à ce que leurs registres soient interconnectés et reliés à l'interface utilisateur commune visée à l'article 4 au plus tard six mois après la date de mise en service de cette interface.

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

Article 3

L'Agence publie un guide d'application concernant les spécifications visées à l'article 1^{er} au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente décision et doit le tenir à jour. Ledit guide d'application fait référence aux clauses pertinentes des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) pour chaque paramètre.

Article 4

1. L'Agence élabore les spécifications détaillées, le plan de gouvernance et de mise en œuvre relatif a) au développement, aux essais, au déploiement et au fonctionnement d'une interface utilisateur commune et b) à l'interconnexion des registres nationaux. L'Agence soumet à la Commission l'ensemble de ces documents au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente décision.

⁽¹⁾ JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

2. L'interface utilisateur commune visée au paragraphe 1 est une application web facilitant l'accès aux données des registres des infrastructures au niveau européen. Elle est opérationnelle au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente décision.

3. Lorsque les progrès accomplis dans le développement des STI l'exigent, l'Agence recommande la mise à jour des spécifications visées à l'article 1^{er} et des spécifications détaillées visées au paragraphe 1.

Article 5

1. Les États membres veillent à ce que les données nécessaires soient recueillies et insérées dans leur registre national de l'infrastructure conformément aux paragraphes 2 à 5. Ils veillent également à ce que ces données soient fiables et tenues à jour.

2. Les données relatives aux infrastructures des corridors de fret définies dans l'annexe du règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ sont recueillies et insérées dans le registre national de l'infrastructure au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente décision.

3. Les données relatives aux infrastructures mises en service après l'entrée en vigueur de la directive 2008/57/CE, mais avant l'entrée en vigueur de la présente décision, autres que les données visées au paragraphe 2, sont recueillies et insérées dans le registre national de l'infrastructure au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente décision.

4. Les données relatives aux infrastructures mises en service avant l'entrée en vigueur de la directive 2008/57/CE, autres que les données visées au paragraphe 2, sont recueillies et insérées dans le registre national de l'infrastructure conformément au plan national de mise en œuvre visé à l'article 6, paragraphe 1, mais au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente décision.

5. Les données relatives aux embranchements particuliers mis en service avant l'entrée en vigueur de la directive 2008/57/CE sont recueillies et insérées dans le registre national de l'infra-

structure conformément au plan national de mise en œuvre visé à l'article 6, paragraphe 1, mais au plus tard sept ans après l'entrée en vigueur de la présente décision.

6. Les données relatives aux infrastructures mises en service après l'entrée en vigueur de la présente décision sont insérées dans le registre national de l'infrastructure dès la mise en service des infrastructures et dès la mise en place du registre visé à l'article 2, paragraphe 1.

Article 6

1. Chaque État membre élabore un plan national de mise en œuvre en vue de la mise en œuvre des obligations résultant de la présente décision, assorti d'un calendrier. Le plan national de mise en œuvre est soumis à la Commission au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de la présente décision.

2. L'Agence coordonne, contrôle et soutient la mise en œuvre des registres nationaux de l'infrastructure. Elle met en place et dirige notamment un groupe constitué de représentants des entités en charge de la mise en place et de la tenue des registres nationaux. Ces entités envoient un rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre à l'Agence tous les quatre mois. L'Agence devra régulièrement tenir la Commission informée de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la présente décision.

Article 7

La présente décision s'applique à partir du 16 mars 2012.

Article 8

Les États membres et l'Agence ferroviaire européenne sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 15 septembre 2011.

Par la Commission

Siim KALLAS

Vice-président

⁽¹⁾ JO L 276 du 20.10.2010, p. 22.

ANNEXE

1. INTRODUCTION**1.1. Domaine technique**

- 1) La présente spécification concerne des données relatives aux sous-systèmes suivants du système ferroviaire de l'Union:
 - a) le sous-système de nature structurelle «infrastructure»;
 - b) le sous-système de nature structurelle «énergie»;
 - c) et les installations fixes du sous-système structurel «contrôle-commande et signalisation».
- 2) Lesdits sous-systèmes figurent dans la liste des sous-systèmes du point 1 de l'annexe II de la directive 2008/57/CE.

1.2. Champ d'application géographique

Le champ d'application géographique de la présente spécification correspond au système ferroviaire de l'Union, comme déterminé par la directive 2008/57/CE.

1.3. Responsabilité

Les États membres décideront des entités qui seront responsables de la mise en place et de la tenue du registre de l'infrastructure.

1.4. Définitions

Aux fins de la présente spécification:

- a) «macro-niveau»: ensemble du réseau ferroviaire défini par les sections de ligne et les points opérationnels;
- b) «micro-niveau»: réseau ferroviaire détaillé défini, pour les sections de ligne, par les voies et, pour les points opérationnels, par les voies et les voies de service;
- c) «ligne»: séquence d'une ou plusieurs sections, pouvant être constituée de plusieurs voies;
- d) «section de ligne»: partie de ligne située entre des points opérationnels adjacents et pouvant être constituée de plusieurs voies;
- e) «point opérationnel»: tout site accueillant des opérations liées aux services ferroviaires, où les services ferroviaires peuvent commencer et s'achever ou changer d'itinéraire, et où des services de passagers ou de fret sont fournis; un «point opérationnel» peut être tout lieu où la fonctionnalité des paramètres fondamentaux d'un sous-système change, ou encore tout lieu à la frontière entre des États membres ou à la limite entre des gestionnaires de l'infrastructure;
- f) «voie»: toute voie utilisée pour les mouvements des services ferroviaires; les voies de garage et les voies de croisement sur les lignes à voie unique ou les voies de raccordement ne servant qu'aux opérations ferroviaires ne sont pas publiés;
- g) «voie de service»: toute voie qui n'est pas utilisée pour les mouvements des services ferroviaires.

2. OBJET**2.1. Généralités**

Le registre de l'infrastructure est utilisé à des fins de planification lors de la conception de nouveaux trains et du développement de nouveaux itinéraires avant le début de l'opération. En conséquence, le registre de l'infrastructure vient soutenir les processus décrits ci-après.

2.2. Conception des sous-systèmes «matériel roulant»

Le respect des STI et des règles techniques nationales notifiées est indispensable dès le début de la conception de nouveaux systèmes ou d'une modification complète de systèmes existants et tout au long du processus de fabrication. Les paramètres du registre de l'infrastructure devront être utilisés pour respecter les caractéristiques en matière d'infrastructure associées à l'utilisation prévue pour le matériel roulant.

2.3. Assurer la compatibilité technique des installations fixes

- 1) L'organisme notifié vérifie la conformité des sous-systèmes à la ou aux STI applicable(s) sur la base des informations figurant dans les STI pertinentes et dans les registres. Cela couvre la vérification des interfaces avec le système dans lequel le sous-système est intégré. La vérification de la compatibilité technique des interfaces peut être réalisée en consultant le registre de l'infrastructure.

- 2) L'organisme désigné par les États membres vérifie la conformité des sous-systèmes lorsque les règles nationales s'appliquent et le registre de l'infrastructure peut être consulté pour vérifier la compatibilité technique des interfaces dans ces cas.

2.4. Suivi de l'interopérabilité du réseau ferroviaire de l'Union

Il convient de faire toute la transparence sur les progrès de l'interopérabilité pour suivre régulièrement le développement d'un réseau interopérable au sein de l'Union.

2.5. S'assurer de la compatibilité des trains planifiés avec l'itinéraire

- 1) La compatibilité avec l'itinéraire du service ferroviaire prévu est vérifiée par l'entreprise ferroviaire au moyen du registre de l'infrastructure avant que l'entreprise ferroviaire n'obtienne l'accès au réseau auprès du gestionnaire de l'infrastructure. L'entreprise ferroviaire doit être sûre que l'itinéraire devant être emprunté peut effectivement recevoir son train.
- 2) L'entreprise ferroviaire choisit des véhicules en tenant compte de toute restriction existant en matière d'autorisation de mise en service, ainsi que d'un itinéraire possible pour le train devant circuler:
 - a) tous les véhicules du train doivent respecter les exigences applicables aux itinéraires sur lesquels circulera le train; et
 - b) le train, en tant que combinaison de véhicules, devra respecter les contraintes techniques de l'itinéraire concerné.

3. CARACTÉRISTIQUES DU REGISTRE DE L'INFRASTRUCTURE

3.1. Structure du réseau ferroviaire aux fins du registre

- 1) Aux fins du registre de l'infrastructure, chaque État membre devra subdiviser son réseau ferroviaire en sections de ligne et en points opérationnels. Ce niveau du registre est dénommé «le macro-niveau».
- 2) Les rubriques devant être publiées au titre des «sections de ligne» en relation avec les sous-systèmes infrastructure, énergie et contrôle-commande et signalisation seront assignées à l'élément d'infrastructure «voie» dénommé «le micro-niveau».
- 3) Les rubriques devant être publiées au titre des «points opérationnels» en relation avec le sous-système infrastructure devront être assignées aux éléments d'infrastructure «voie» et «voie de service», dénommés «le micro-niveau».

3.2. Rubriques du registre de l'infrastructure

- 1) Les rubriques et leur format devront être publiés conformément au tableau 1.
- 2) Les rubriques notées comme «obligatoires» dans le tableau 1 devront être publiées dans tous les cas. Les rubriques notées comme «autres» dans le tableau 1 dépendent du contexte et seront donc publiées selon les besoins des États membres.
- 3) Dans le tableau 1, la façon dont les rubriques s'appliquent au type de réseau est précisée au moyen des abréviations suivantes:
 - «STI» — lignes vérifiées au regard de la STI,
 - «existantes» — lignes mises en service avant l'entrée en vigueur de la directive 2008/57/CE et non encore vérifiées au regard des STI,
 - «RTE T, RTE GV, hors RTE» — lignes appartenant au type correspondant de réseau et ayant été vérifiées ou pas au regard des STI,
 - «toutes» — toutes les lignes de l'Union.

Tableau 1

Rubriques du registre de l'infrastructure

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1	ÉTAT MEMBRE			
1.1	SECTION DE LIGNE			
1.1.1	VOIE			

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.0.0	Informations génériques			
1.1.1.0.0.1	Nom du GI	[ChaîneDeCaractères]	Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire [article 2, point h), de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil].	O
1.1.1.0.0.2	Identification nationale de la ligne	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué à la ligne au sein de l'État membre.	A
1.1.1.0.0.3	Identification de la voie	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué à la voie au sein de la section	O
1.1.1.0.0.4	Début de la voie	[SGM84 + NNN.NN + ChaîneDeCaractères]	Coordonnées géographiques déterminées selon le système géodésique mondial (SGM) standard et point kilométrique, ou exprimé en miles, associé à l'identification de la ligne, définissant le début d'une section de voie dans le sens normal de circulation. Dans le cas où les deux directions sont possibles, tout point extrême peut correspondre au «début».	O
1.1.1.0.0.5	Point opérationnel en début de voie	[ChaîneDeCaractères]	Nom du point opérationnel situé au début d'une section de voie dans le sens normal de circulation.	A
1.1.1.0.0.6	Fin de la voie	[SGM84 + NNN.NN + ChaîneDeCaractères]	Coordonnées géographiques déterminées selon le système géodésique mondial (SGM) standard et point kilométrique, ou exprimé en miles, associé à l'identification de la ligne, définissant le début d'une section de voie dans le sens normal de circulation. Dans le cas où les deux directions sont possibles, tout point extrême peut correspondre à la «fin».	O
1.1.1.0.0.7	Point opérationnel en fin de voie	[ChaîneDeCaractères]	Nom du point opérationnel situé à la fin d'une section de voie dans le sens normal de circulation	A
1.1.1.1	Sous-système «infrastructure»			
1.1.1.1.1	Déclarations de vérification des voies			
1.1.1.1.1.1	Déclaration de vérification CE de la voie (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité [ERA/INF/10-2009/INT - (en anglais)].	O – STI
1.1.1.1.1.2	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE (infrastructure existante) pour la voie (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité [ERA/INF/10-2009/INT - (en anglais)].	A – existantes

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.1.2	Paramètres de performance			
1.1.1.1.2.1	Type de ligne	[RN] Choix unique au sein de la liste prédéfinie: I/II/III/IV/V/VI/VII	Importance d'une ligne (ligne principale ou autre) et façon d'atteindre les paramètres exigés pour l'interopérabilité (lignes nouvelles ou rénovées) comme définis par la STI INF RC. Ce paramètre n'est applicable qu'aux lignes du RTE.	O – RTE GV O - RTE T
1.1.1.1.2.2	Type de trafic	[A] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: P/F/M	Indique pour une catégorie de ligne STI le type de trafic dominant pour le système cible et les paramètres fondamentaux correspondants (passagers, fret, mixte), comme définis dans la STI INF RC. Ce paramètre est également applicable aux lignes hors RTE.	O
1.1.1.1.2.3	Capacité de charge	[ChaîneDeCaractères]	Résultat du processus de classification défini dans la norme EN 15528:2008 (annexe A) et dénommé dans cette norme «catégorie de ligne». Cela représente la capacité de l'infrastructure à supporter les charges verticales imposées par les véhicules sur la ligne ou la section de ligne dans le cadre d'un service régulier, sous la forme d'une combinaison associant la catégorie de ligne EN et une vitesse autorisée en vertu de l'annexe E ou C de la STI (catégorie de ligne-vitesse, exemples: E5-100, D4xL-100).	O
1.1.1.1.2.4	Vitesse maximale autorisée	[NNN]	Vitesse opérationnelle nominale maximale sur la ligne résultant des caractéristiques des sous-systèmes INF, ENE et CCS, exprimée en kilomètres/heure, sauf au Royaume-Uni où elle est exprimée en miles/heure.	O
1.1.1.1.2.5	Intervalle de température	Choix unique au sein de la liste prédéfinie: T1 (- 25 à + 40) T2 (- 40 à + 35) T3 (- 25 à + 45) Tx (- 40 à + 50)	Intervalle de température conforme à la clause 4.3 de la norme EN 50125-1:1999, permettant le libre accès à la ligne.	O
1.1.1.1.2.6	Altitude maximale	[NNNN]	Point le plus élevé au-dessus du niveau de la mer de la section de ligne. Fait référence au Normaal Amsterdams Peil (NAP, «niveau normal d'Amsterdam») qui est un référent altimétrique utilisé dans une grande partie de l'Europe et qui est exprimé en mètres.	O
1.1.1.1.2.7	Existence de conditions climatiques rigoureuses	[O/N]	Les conditions climatiques sur la ligne sont rigoureuses ou normales. Conditions de neige, de verglas et de grêle [EN 50125-1:1999, clause 4.6] comme définies dans la clause 4.2.6.1.5 de la STI LOC & PAS.	O
1.1.1.1.3	Tracé de la ligne			
1.1.1.1.3.1	Gabarit interopérable	[AA] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: GA/GB/GC	Gabarits GA, GB ou GC tels que définis à l'annexe C de la norme EN 15273-3:2009	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.1.3.2	Gabarits multi-nationaux	[ChaîneDeCaractères]	Gabarit multilatéral (sections D.1 à D.3 de l'annexe D de la norme EN 15273-3:2009) ou gabarit international (section C.2.1 de l'annexe C de la norme EN 15273-3:2009) autre que les gabarits GA, GB et GC.	O
1.1.1.1.3.3	Gabarits nationaux	[ChaîneDeCaractères]	Gabarit domestique tel que défini dans la norme EN 15273:3-2009 ou autre gabarit local.	A
1.1.1.1.3.4	Numéro standard du profil de transport combiné pour les caisses mobiles	[A NN ou A NNN] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: C 22, C 32, C 45, C 70, C 80, autre C 341, C 349, C 351, C 364, C 400, C 410, autre	Codification du transport combiné utilisant des caisses mobiles comme défini dans le code UIC 596-6. Le numéro technique est constitué du code de compatibilité du wagon (1 lettre) et du numéro standard du profil de transport combiné (2 chiffres, largeur ≤ 2 550 mm ou 3 chiffres, largeur > 2 550 ≤ 2 600 mm).	A
1.1.1.1.3.5	Numéro standard du profil de transport combiné pour les semi-remorques	[A NN ou A NNN] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: P 22, P 32, P 45, P 70, P 80, autre P 339, P 341, P 349, P 351, P 359, P 364, P 400, P 410, autre	Codification du transport combiné utilisant des caisses mobiles comme défini dans le code UIC 596-6. Le numéro technique est constitué du code de compatibilité du wagon (1 lettre) et du numéro standard du profil de transport combiné (2 chiffres, largeur ≤ 2 550 mm ou 3 chiffres, largeur > 2 550 ≤ 2 600 mm).	A
1.1.1.1.3.6	Profil des pentes et rampes	[NN.N] [NNN.NN + Chaîne-DeCaractères]	Pentes et rampes (exprimées en millimètres par mètre) et emplacements des modifications de pentes et rampes. Point kilométrique, ou exprimé en miles associé à l'identification de la ligne dans le sens normal de circulation. Les données sont indiquées sous la forme d'une chaîne d'informations: pente et rampe-emplacement-pente et rampe-emplacement-...-pente et rampe.	O
1.1.1.1.3.7	Rayon de courbure minimal en plan	[NNNNN]	Rayon de la plus petite courbe en plan d'une section.	O
1.1.1.1.4	Paramètres des voies			
1.1.1.1.4.1	Écartement nominal de voie	[NNNN] Choix unique au sein d'une liste prédéfinie: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Valeur unique exprimée en millimètres et identifiant l'écartement de voie. En cas de voie à multiécartement, il convient de publier séparément un ensemble de données pour chaque paire de rails conçue pour être exploitée comme une voie séparée.	O
1.1.1.1.4.2	Insuffisance de dévers	[NNN]	Insuffisance maximale de dévers exprimée en millimètres et définie comme la différence entre le dévers appliqué et un dévers d'équilibre plus élevé que celui pour lequel la voie a été conçue. Dans le cas d'une accélération latérale de, par exemple, 1,0 m/s ² , la valeur de 153 mm peut être publiée.	O
1.1.1.1.4.3	Existence de tolérances d'utilisation pour conicité équivalente	[O + lien/N]	La conicité équivalente correspond à la tangente de l'angle de cône d'un essieu monté avec des roues coniques dont le mouvement latéral possède la même longueur d'onde cinétique que l'essieu monté donné sur une voie droite et des courbes à large rayon de courbure. Les tolérances d'utilisation constituent un point ouvert, lien avec les règles nationales le cas échéant.	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.1.4.4	Inclinaison du rail	[1:NN] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: 1:20/1:30/1:40	Angle définissant l'inclinaison du champignon d'un rail posé dans la voie par rapport au plan des rails (surface de roulement), égal à l'angle formé par l'axe de symétrie du rail (ou d'un rail symétrique équivalent ayant le même profil de champignon) et la perpendiculaire au plan des rails.	O
1.1.1.1.4.5	Existence de ballast	[O/O + lien/N]	Phénomène aérodynamique dans le cadre duquel le ballast est lancé en l'air ou projeté (voir la STI GV) à plus de 190 km/h. L'envol de ballast constitue un point ouvert dans la STI INF GV. Si des règles nationales existent, il conviendra d'indiquer le lien.	O – RTE GV
1.1.1.1.5	Appareils de voie			
1.1.1.1.5.1	Respect par les appareils de voie des valeurs d'utilisation prévues par la STI	[O/N + lien]	Les dimensions des appareils de voie restent dans les limites des tolérances d'utilisation prévues par la STI. Si, pour les lignes existantes, des valeurs moins restrictives que dans la STI sont appliquées, il conviendra de choisir «non» avec un lien vers un document donnant une spécification détaillée.	O – existantes
1.1.1.1.5.2	Diamètre minimal des roues pour les traversées	[NNN]	La lacune maximale dans la traversée est fondée sur un diamètre minimal de roue lors de l'utilisation. Si cette valeur est inférieure à celle indiquée dans la STI, elle doit être précisée pour les lignes non conformes à la STI. Diamètre exprimé en millimètres.	A – existantes
1.1.1.1.6	Résistance de la voie aux charges appliquées			
1.1.1.1.6.1	Décélération maximale du train	[N.N]	Limite de résistance longitudinale de la voie sur les lignes existantes non conformes à la STI, indiquée sous la forme d'une décélération maximale autorisée pour le train et exprimée en mètres par seconde carrée.	A – existantes
1.1.1.1.6.2	Utilisation de freins à courant de Foucault	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: autorisé/uniquement autorisé pour le frein- nage d'urgence/non autorisé	Indication des limites relatives à l'utilisation de freins à courant de Foucault	O
1.1.1.1.6.3	Utilisation de freins magnétiques	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: autorisé/uniquement autorisé pour le frein- nage d'urgence/non autorisé	Indication des limites relatives à l'utilisation de freins magnétiques	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.1.7	Santé, sécurité et environnement			
1.1.1.1.7.1	Catégorie de sécurité incendie exigée pour le matériel roulant	[A] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: N/A/B	Probabilité définie qu'un train de passagers avec un feu à bord poursuive sa marche pendant un laps de temps déterminé comme défini dans la STI SRT et dans la STI LOC & PAS. Néant (N) pour les tunnels courts ou les sections de voie surélevées de moins d'1 km.	O – STI A – existantes
1.1.1.1.7.2	Catégorie nationale de sécurité incendie exigée pour le matériel roulant	[ChaîneDeCaractères]	Probabilité définie qu'un train de passagers avec un incendie à bord poursuive sa marche pendant un laps de temps déterminé conformément aux règles nationales le cas échéant.	A – existantes
1.1.1.1.7.3	Recours au graissage des boudins	[A] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: exigé/autorisé/interdit	Le recours à un dispositif embarqué pour la lubrification des boudins est exigé/autorisé/interdit.	O – RTE T O – Hors RTE
1.1.1.1.7.4	Passages à niveau	[O/N]	Existence de passages à niveau sur la section de ligne	O – RTE T O – Hors RTE
1.1.1.1.7.5	Accélération autorisée au niveau des passages à niveau	[N.N]	Limite imposée en matière d'accélération du train s'il s'arrête à proximité d'un passage à niveau, exprimée en mètres par seconde carrée, si celle-ci existe en vertu de règles nationales.	A – RTE T A – Hors RTE
1.1.1.1.8	Tunnel			
1.1.1.1.8.1	Nom du GI	[ChaîneDeCaractères]	Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire [article 2, point h), de la directive 2001/14/CE].	O
1.1.1.1.8.2	Identification du tunnel	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué au tunnel au sein de l'État membre	A
1.1.1.1.8.3	Début du tunnel	[SGM84 + NNN.NN + ChaîneDeCaractères]	Coordonnées géographiques déterminées selon le système géodésique mondial (SGM) standard et point kilométrique, ou exprimé en mile, associé à l'identification de la ligne, définissant le début d'un tunnel.	O
1.1.1.1.8.4	Fin du tunnel	[SGM84 + NNN.NN + ChaîneDeCaractères]	Coordonnées géographiques déterminées selon le système géodésique mondial (SGM) standard et point kilométrique, ou exprimé en miles, associé à l'identification de la ligne, définissant la fin d'un tunnel.	O
1.1.1.1.8.5	Déclaration de vérification CE du tunnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais).	O – STI

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.1.8.6	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE pour le tunnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais).	A – existantes
1.1.1.1.8.7	Longueur du tunnel	[NNNNN]	Longueur réelle d'un tunnel (exprimée en mètres) de tête à tête au niveau du haut du rail. Uniquement exigée pour un tunnel d'une longueur supérieure ou égale à 100 mètres.	O
1.1.1.1.8.8	Aire de section transversale	[NNN]	Plus petite aire de section transversale (exprimée en mètres carrés) du tunnel	O
1.1.1.1.8.9	Plan d'urgence	[O/N]	Plan mis au point sous la direction du GI, en coopération, le cas échéant, avec les EF, les services de secours et les autorités compétentes pour chaque tunnel. Il devra être cohérent avec les installations d'autosauvetage, d'évacuation et de sauvetage fournies (STI SRT, décision 2008/163/CE de la Commission).	O – STI A – existantes
1.1.1.2	Sous-système «énergie»			
1.1.1.2.1	Déclarations de vérification des voies			
1.1.1.2.1.1	Déclaration de vérification CE de la voie (ENE)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais).	O – STI
1.1.1.2.1.2	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE pour la voie (ENE)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (AFE/INF/10-2009/INT – en anglais).	A – existantes
1.1.1.2.2	Lignes aériennes de contact			
1.1.1.2.2.1	Système d'alimentation électrique (tension et fréquence)	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein de la liste prédéfinie: non électrifié/ CA 25kV-50 Hz/CA 15kV-16,7 Hz/CC 3kV/CC 1,5kV/CC (cas spécifique FR)/ CC 750V/autre (préciser la tension nominale, la fréquence et les intervalles).	Tension nominale et fréquence si conformes à la norme EN 50163:2004. Si l'intervalle de l'EN est dépassé, la valeur maximale pour la tension permanente doit être publiée (valeur maximale indiquée entre parenthèses).	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.2.2.2	Courant maximal pour le train	[NNNN]	Courant maximal autorisé pour le train exprimé en ampères (A).	O
1.1.1.2.2.3	Courant maximal à l'arrêt par pantographe	[NNN]	Courant maximal autorisé pour le train à l'arrêt pour les systèmes CC, exprimé en ampères (A).	O
1.1.1.2.2.4	Autorisation de freinage par récupération	[O/N]	Freinage par récupération autorisé ou non.	O
1.1.1.2.2.5	Hauteur nominale du fil de contact	[N.NN]	Valeur nominale de la hauteur du fil de contact au niveau d'un support et dans les conditions normales, exprimée en mètres.	O – STI
1.1.1.2.2.6	Hauteur maximale du fil de contact	[N.NN]	Valeur maximale de la hauteur du fil de contact au niveau d'un support et dans les conditions normales, exprimée en mètres.	O – RTE GV O – RTE T O – Hors RTE
1.1.1.2.2.7	Hauteur minimale du fil de contact	[N.NN]	Valeur minimale de la hauteur du fil de contact au niveau d'un support et dans les conditions normales, exprimée en mètres.	O – RTE GV O – RTE T O – Hors RTE
1.1.1.2.3	Pantographes			
1.1.1.2.3.1	Archets acceptés	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein de la liste prédéfinie: 1 950 mm (Type1)/ 1 950 mm (Type2)/ 1 950 mm (PL)/ 1 800 mm (NO,SE)/ 1 600 mm (EP)/ 1 600 mm (GB,CTRL)/ 1 600 mm (GB)/ 1 450/autres (à préciser)	Un ou plusieurs archets acceptés conformément à la STI RST ou à la norme EN 50367:2006.	O
1.1.1.2.3.2	Exigences en matière de nombre de pantographes levés et d'espacement entre eux	[ChaîneDeCaractères]	Nombre maximal de pantographes levés autorisé sur la ligne. Espacement minimal entre archets, d'axe médian à axe médian, dans le cas où au moins deux pantographes sont levés, exprimé en mètres. Ces valeurs sont définies pour la «vitesse maximale autorisée» sur la section.	O
1.1.1.2.3.3	Matériau autorisé pour les bandes de frottement	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein de la liste prédéfinie: Cuivre/carbone seul/ carbone avec additif/ carbone avec placage cuivre/autres	L'utilisation d'un ou plusieurs types de matériaux est autorisée sur la ligne pour les bandes de frottement	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.2.4	Sections de séparation des lignes aériennes de contact			
1.1.1.2.4.1	Séparation des phases	[O + lien/N]	Si une séparation des phases existe sur la section de ligne, un lien vers une description détaillée devra être indiqué.	O
1.1.1.2.4.2	Séparation des systèmes	[O + lien/N]	Si une séparation des systèmes existe sur la section de ligne, un lien vers une description détaillée devra être indiqué.	O
1.1.1.2.5	Exigences concernant le matériel roulant			
1.1.1.2.5.1	Dispositif de limitation de courant exigé à bord	[O/N]	Présence à bord exigée d'un dispositif permettant de régler le courant maximal d'alimentation du train	O – RTE T O – Hors RTE
1.1.1.2.5.2	Force de contact moyenne autorisée	[ChaîneDeCaractères] ou [NNN]	Force de contact moyenne autorisée sur la ligne. Ladite force est indiquée soit sous la forme d'une courbe prédéfinie, soit sous la forme d'une valeur exprimée en newtons.	O
1.1.1.2.5.3	Dispositif de descente automatique (DDA) exigé	[O/N]	Dispositif de descente automatique (DDA) exigé sur le véhicule, conformément à la norme EN 50206-1.	O
1.1.1.3	Sous-système «contrôle-commande et signalisation»			
1.1.1.3.1	Déclarations de vérification des voies			
1.1.1.3.1.1	Déclaration de vérification CE de la voie (CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais).	O – STI
1.1.1.3.1.2	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE pour la voie (CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ YYYY/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais)	O – existantes
1.1.1.3.2	Classe A – Système de protection des trains (ETCS)			
1.1.1.3.2.1	Niveau de l'ETCS	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein de la liste prédéfinie: n° /1/2/3	Les différents niveaux d'application ERTMS/ETCS constituent un moyen d'exprimer la relation opérationnelle possible entre la voie et le train. La définition des niveaux est principalement associée aux équipements au sol utilisés, à la façon dont les informations en provenance du sol sont transmises en direction des unités embarquées et à la façon dont les fonctions sont traitées au niveau respectivement des équipements au sol et des équipements embarqués.	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.3.2.2	Version de base de l'ETCS (x,y)	[N.N.N] choix unique au sein de la liste prédéfinie: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0	Version de base de l'ETCS installée au sol. (la version indiquée entre parenthèses n'est pas entièrement compatible)	O
1.1.1.3.2.3	Fonction de réouverture de l'ETCS indispensable pour avoir accès à la ligne	[O/N]	La fonction de réouverture constitue le critère d'accès au réseau.	A
1.1.1.3.2.4	La fonction de réouverture de l'ETCS est intégrée aux installations fixes et équipements de voie	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein de la liste prédéfinie: Néant Boucle GSM-R Boucle et GSM-R	Informations relatives aux installations fixes et équipements de voie capables de transmettre des informations concernant la fonction de réouverture par boucle ou GSM-R pour les installations de niveau 1.	A
1.1.1.3.2.5	Application nationale de l'ETCS	Chiffre faisant partie d'une liste prédéfinie	Le dispositif 44 constitue le moyen de transmettre des données, pour les applications nationales, entre le train et la voie et vice versa, au moyen des installations de transmission des données intégrées au sein de l'ETCS. Les valeurs NID_XUSER gérées par l'AFE figurent dans un document relatif aux variables de l'ETCS disponible sur le site web de l'AFE. Les applications nationales sont intégrées aux installations fixes et équipements de voie.	A
1.1.1.3.2.6	Restrictions ou conditions opérationnelles	[O + lien/N]	Restrictions ou conditions associées à un respect partiel de la STI CCS.	A
1.1.1.3.2.7	Fonctions facultatives de l'ETCS	[ChaîneDeCaractères]	Le recours à ces fonctions facultatives de l'ETCS peut améliorer la circulation sur la ligne. Elles ne sont mentionnées qu'à titre informatif et ne constituent pas des critères d'accès au réseau.	A
1.1.1.3.3	Classe A – Radio (GSM-R)			
1.1.1.3.3.1	Version du GSM-R	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein d'une liste prédéfinie: n° /1/2/3 aucun, 6/14, 7/15	Le numéro de la version du GSM-R FRS et SRS faisant partie des installations fixes et équipements de voie.	O
1.1.1.3.3.2	Nombre minimal de mobiles GSM-R embarqués actifs pour la transmission des données	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein d'une liste prédéfinie: n° /1/2/3	Nombre de mobiles servant à la transmission des données exigé pour une bonne circulation du train. Non critique du point de vue de la sécurité et non sujet à interopérabilité.	O
1.1.1.3.3.3	Fonctions GSM-R facultatives	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein d'une liste prédéfinie: Manuel de traversée des frontières/Balise de traversée des frontières/Radio de traversée des frontières/...	Le recours à ces fonctions GSM-R facultatives peut améliorer la circulation sur la ligne. Elles ne sont mentionnées qu'à titre informatif et ne constituent pas des critères d'accès au réseau.	A

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.3.4	Classe A – Systèmes de détection des trains			
1.1.1.3.4.1	Système de détection des trains de classe A	[O + lien/N]	Point ouvert avec un lien vers les règles nationales le cas échéant.	A
1.1.1.3.5	Classe B – Systèmes de protection des trains			
1.1.1.3.5.1	Systèmes ferroviaires de protection, de contrôle et d'alerte de classe B et/ou autre (système et, le cas échéant, version)	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein d'une liste prédéfinie: LZB DE/LZB Espagne/LZB AT/TVM430/PZB 90/autres (à préciser)	Systèmes de protection, de contrôle et d'alerte ferroviaires de classe B et/ou autre faisant partie des installations fixes et équipements de voie en fonctionnement normal.	O
1.1.1.3.5.2	Nécessité de disposer à bord de plus d'un système ferroviaire de protection, de contrôle et d'alerte de classe B et/ou autre	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein d'une liste prédéfinie: KVB/autres (à préciser)	Plus d'un système ferroviaire de protection, de contrôle et d'alerte de classe B et/ou autre exigés à bord et actifs simultanément.	O
1.1.1.3.6	Classe B – Radio			
1.1.1.3.6.1	Systèmes radio de classe B ou autre (système et, le cas échéant, version)	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein d'une liste prédéfinie: Radio UIC chapitre 1-4/BR 1845/radio ferroviaire VR/autres (à préciser)	Systèmes radio de classe B ou autre faisant partie des installations fixes et des équipements de voie en fonctionnement normal.	O
1.1.1.3.7	Transitions entre systèmes			
1.1.1.3.7.1	Commutation entre différents systèmes de protection, de contrôle et d'alerte	[O + lien/N]	Commutation entre des systèmes ETCS/classe B et classe B/classe B lors de la marche. L'installation dépend des conditions locales.	A – existantes
1.1.1.3.7.2	Commutation entre différents systèmes radio	[O + lien/N]	Commutation entre des systèmes radio GSM-R/classe B, classe B/classe B et aucun système de communication lors de la marche. L'installation dépend des conditions locales.	A – existantes

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.3.8	Classe B – Systèmes de détection des trains			
1.1.1.3.8.1	Types de système de détection des trains	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein d'une liste prédéfinie: circuit de voie/détecteur de roue/boucle	Types de systèmes de détection des trains installés. Cela aide à déterminer rapidement quels sont les paramètres associés à la détection des trains qui sont applicables sur une section particulière d'une ligne de chemin de fer (tous les paramètres ne sont pas applicables à tous les types de systèmes de détection des trains).	O
1.1.1.3.8.2	Distance maximale autorisée entre deux essieux consécutifs	[NNNNN]	Distance exprimée en millimètres et liée à la longueur minimale de la section de détection des trains. Cette exigence est liée à la longueur minimale d'une section de signalisation, de façon qu'un véhicule ou une rame ne la masque pas en l'occupant entièrement, le système de détection des trains signalant alors qu'elle est «inoccupée».	O
1.1.1.3.8.3	Distance minimale autorisée entre deux essieux consécutifs	[NNNN]	Distance exprimée en millimètres et liée à un compteur d'essieux ou à un détecteur de roue ou cas spécifique. Les systèmes de compteurs d'essieux doivent pouvoir distinguer la détection d'un essieu par 2 compteurs successifs avec une résolution suffisamment élevée pour éviter toute erreur de décompte.	O
1.1.1.3.8.4	Distance minimale autorisée entre le premier et le dernier essieu	[NNNN]	Distance exprimée en millimètres et liée aux circuits de voie ou cas spécifiques correspondants. Les contacts électriques entre des circuits de voie adjacents peuvent comporter une surface au niveau de laquelle la détection d'un essieu de véhicule n'est pas assurée.	O
1.1.1.3.8.5	Longueur maximale autorisée pour le nez du véhicule	[NNNN]	Longueur exprimée en millimètres et liée aux circuits de voie et aux compteurs d'essieux. Un système de détection des trains devra être capable de détecter le premier essieu avant que le nez du train n'atteigne un point dangereux devant lui, ainsi que le dernier essieu jusqu'à ce que la queue du train ait quitté le point dangereux. Le terme de «nez» s'applique aux deux extrémités (avant et arrière) d'un véhicule ou d'un train.	O
1.1.1.3.8.6	Largeur minimale autorisée pour la jante	[NNN]	Largeur exprimée en millimètres et liée aux compteurs d'essieux et aux diverses pédales. Le champ de détection du compteur d'essieux est soumis à l'influence de la roue qui passe. La largeur de la jante doit être suffisamment importante pour avoir une influence suffisante sur le champ et assurer une bonne détection.	O
1.1.1.3.8.7	Diamètre minimal autorisé pour les roues	[NNN]	Diamètre exprimé en millimètres. Compatibilité avec les compteurs d'essieux. La zone d'influence (au niveau de la surface du boudin d'une roue) du champ de détection du compteur d'essieux est liée au diamètre des roues.	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.3.8.8	Épaisseur minimale autorisée pour le boudin	[NN.N]	Épaisseur exprimée en millimètres. Compatibilité avec les compteurs d'essieux et les diverses pédales. Le champ de détection du compteur d'essieux est soumis à l'influence de la roue qui passe. L'épaisseur du boudin doit être suffisamment importante pour exercer une influence suffisante sur le champ et assurer une bonne détection.	O
1.1.1.3.8.9	Hauteur minimale autorisée pour le boudin	[NN.N]	Hauteur exprimée en millimètres. Compatibilité avec les compteurs d'essieux et les diverses pédales. Le champ de détection du compteur d'essieux est soumis à l'influence de la roue qui passe. La hauteur du boudin doit être suffisamment importante pour exercer une influence suffisante sur le champ et assurer une bonne détection.	O
1.1.1.3.8.10	Hauteur maximale autorisée pour le boudin	[NN.N]	Hauteur exprimée en millimètres. Compatibilité avec les compteurs d'essieux et les diverses pédales. Le champ de détection du compteur d'essieux est soumis à l'influence de la roue qui passe. Il convient de définir l'intervalle des dimensions $Sh(\min) - Sh(\max)$ en matière de hauteur de boudin.	O
1.1.1.3.8.11	Charge minimale autorisée par essieu	[N.N]	Charge exprimée en tonnes. Compatibilité avec les circuits de voie et les diverses pédales. Une charge minimale par essieu activera les diverses pédales. Une charge minimale par essieu aura également un effet intéressant sur la résistance entre la roue et la voie, ce qui est important pour le bon fonctionnement des circuits de voie.	O
1.1.1.3.8.12	Existence de règles relatives à la présence d'un espace dépourvu de métal autour des roues	[O + lien/N]	Compatibilité avec les détecteurs de roue des compteurs d'essieux. Le principe des compteurs d'essieu est fondé sur la distorsion d'un champ électromagnétique. La distorsion ne devrait intervenir que sous l'effet du passage de la roue et pas des parties environnantes du matériel roulant. Point ouvert avec lien vers les règles nationales le cas échéant.	O
1.1.1.3.8.13	Existence de règles concernant la masse métallique du véhicule	[O + lien/N]	Compatibilité avec les boucles à induction. La masse métallique influence, en effet, les systèmes de détection à boucle à induction. Point ouvert avec lien vers les règles nationales le cas échéant.	O
1.1.1.3.8.14	Caractéristiques ferromagnétiques exigées pour le matériau constitutif des roues	[O/N]	Compatibilité avec les détecteurs de roue des compteurs d'essieux. Cette caractéristique est nécessaire pour générer la distorsion du champ électromagnétique des compteurs d'essieux et assurer une bonne détection. Les exigences figurant dans la STI CCS ne sont pas précises.	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.3.8.15	Impédance maximale autorisée entre les roues opposées d'un essieu monté	[N.NN]	Impédance exprimée en ohms. Compatibilité avec les circuits de voie. Un circuit de voie n'est capable de détecter du matériel roulant que si l'impédance entre les rails ne dépasse pas une certaine valeur. Cette valeur est donnée par la valeur de l'impédance des roues opposées d'un essieu monté et la résistance de contact à l'interface roue-rail. L'exigence en matière d'interface précisée ici n'est liée qu'à la résistance électrique entre les bandes de roulement des roues opposées d'un essieu monté.	O
1.1.1.3.8.16	Impédance minimale autorisée entre le pantographe et les roues	[N.NN]	Impédance exprimée en ohms. Compatibilité avec les circuits de voie. Dans les systèmes de détection des circuits de voie, les harmoniques générées par le système d'alimentation en électricité peuvent être à l'origine d'interférences et il peut y avoir un effet de pontage à travers le système caténaire d'une voie à l'autre. Pour éviter cela, il faut que l'impédance du véhicule soit suffisamment élevée.	O
1.1.1.3.8.17	Débit maximal de sablage	[ChaîneDeCaractères] Choix unique au sein d'une liste prédéfinie: 500 g/800 g/autre (à préciser)	Débit maximal indiqué pour 30 secondes. Compatibilité avec les circuits de voie. Une trop grande quantité de sable risque d'entraîner un défaut de détection des trains sur les voies équipées de circuits de voie.	O
1.1.1.3.8.18	Mise hors service du dispositif de sablage par le conducteur exigée	[O/N]	Compatibilité avec les circuits de voie aux endroits où le sablage n'est pas autorisé.	O
1.1.1.3.9	Paramètres liés aux interférences électromagnétiques			
1.1.1.3.9.1	Existence de règles relatives au courant de retour dans les rails	[O + lien/N]	Compatibilité avec les circuits de voie et les détecteurs de roue des compteurs d'essieux. Les harmoniques du courant de traction dans les rails peuvent interférer avec le bon fonctionnement des circuits de voie. Le courant continu présent dans les rails peut saturer les détecteurs des compteurs d'essieux, empêchant leur bon fonctionnement. Point ouvert avec lien vers les règles nationales le cas échéant.	O
1.1.1.3.9.2	Règles relatives aux champs électriques, magnétiques et électromagnétiques	[O + lien/N]	Compatibilité avec les détecteurs de roue. Les champs électromagnétiques générés par le matériel roulant peuvent interférer avec le bon fonctionnement des compteurs d'essieux et des détecteurs de roue. Point ouvert avec lien vers les règles nationales le cas échéant.	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.1.1.3.10	Systèmes utilisés en cas de situation dégradée et faisant partie des installations fixes et des équipements de voie			
1.1.1.3.10.1	Niveau ETCS associé aux situations dégradées	[ChaîneDeCaractères] choix unique au sein de la liste prédéfinie: n° /1/2/3	Système utilisé en cas de situation dégradée. En cas de panne du niveau ETCS associé au fonctionnement normal, la circulation des trains peut être supervisée au sein d'un autre niveau ETCS. Exemple: niveau 1 en tant que mode dégradé pour le niveau 2.	O
1.1.1.3.10.2	Systèmes ferroviaires de protection, de contrôle et d'alerte de classe B utilisés en cas de situation dégradée	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein d'une liste prédéfinie: LZB DE/LZB Espagne/LZB AT/TVM430/PZB 90/autres (à préciser)	Système utilisé en cas de situation dégradée. En cas de panne de l'ETCS associé à un fonctionnement normal, la circulation des trains peut être supervisée d'une autre façon. Exemple: circulation des trains protégée par le système de classe B et/ou par la signalisation latérale.	O
1.1.1.3.11	Paramètres associés aux freins			
1.1.1.3.11.1	Performances minimales de freinage exigées	[O + lien/N]	Pour le calcul des courbes de freinage à des fins de contrôle de la vitesse Les exigences associées aux performances de freinage peuvent dépendre de: — la distance entre deux signaux consécutifs (longueur de la section de voie), — la vitesse du train, — la masse du train, — les pentes et les rampes.	A
1.1.1.3.12	Autres paramètres associés au CCS			
1.1.1.3.12.1	Aide à la pendulation	[O + lien/N]	Grâce à l'aide à la pendulation, il est possible d'aller plus vite dans les courbes et de raccourcir le temps de trajet sur une ligne équipée de l'ETCS (en faisant appel à une catégorie particulière de trains, «les trains pendulaires», pour les trains équipés de l'ETCS); sans l'aide à cette fonction, même les trains pendulaires équipés de l'ETCS circulent comme les trains normaux avec des limitations de vitesse plus restrictives dans les courbes.	A
1.2	POINT OPÉRATIONNEL			
1.2.0.0.0	Informations génériques			
1.2.0.0.0.1	Nom du point opérationnel	[ChaîneDeCaractères]	Nom normalement associé à la ville ou au village ou utilisé à des fins de contrôle du trafic.	A
1.2.0.0.0.2	Code d'identification du PO	[AANNNNNNNNNNNN NNN]	Code élaboré pour la STI TAF par SEDP comme indiqué par le document CEN CWA15541:mai2006. Il se compose de deux lettres correspondant au code du pays et de quatorze chiffres correspondant au code de localisation.	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.2.0.0.3	Code national d'identification du point opérationnel	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué au PO au sein de l'État membre	A
1.2.0.0.4	Type de point opérationnel	[ChaîneDeCaractères] Choix multiple au sein de la liste prédéfinie: gare/arrêt voyageurs/ terminal fret/jonction/ gare de triage/ autre (à préciser)	Type d'installation comme déterminé en fonction de la ou des fonctions opérationnelles dominantes	O
1.2.0.0.5	Localisation du point opérationnel	[SGM84 + NNN.NN + ChaîneDeCaractères]	Coordonnées géographiques déterminées selon le système géodésique mondial (SGM) standard et point kilométrique, ou exprimé en miles, associé à l'identification de la ligne définissant la localisation du PO. Cela se situera normalement au centre du PO	O
1.2.1	VOIES			
1.2.1.0.0	Informations génériques			
1.2.1.0.0.1	Nom du GI	[ChaîneDeCaractères]	Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire [article 2, point h), de la directive 2001/14/CE].	O
1.2.1.0.0.2	Identification de la voie	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué à la voie au sein du PO	O
1.2.1.0.1	Déclarations de vérification des voies			
1.2.1.0.1.1	Déclaration de vérification CE de la voie (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais).	O – STI
1.2.1.0.1.2	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE pour la voie (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais).	A – existantes
1.2.1.0.2	Paramètres de performance			
1.2.1.0.2.1	Type de ligne	[RN] Choix unique au sein de la liste prédéfinie: I/II/III/IV/V/VI/VII	Importance d'une ligne (ligne principale ou autre) et façon d'atteindre les paramètres exigés pour l'interopérabilité (lignes nouvelles ou renouvelées) comme définis par la STI INF RC. Ce paramètre n'est applicable qu'aux PO des lignes du RTE.	O – RTE GV O – RTE T

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.2.1.0.2.2	Type de trafic	[A] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: P/F/M	Indique pour une catégorie de ligne STI le type de trafic dominant pour le système cible et les paramètres fondamentaux correspondants (passagers, fret, mixte), comme définis dans la STI INF RC. Ce paramètre est également applicable aux PO des lignes hors RTE.	O
1.2.1.0.3	Tracé de la ligne			
1.2.1.0.3.1	Gabarit inter-opérable	[AA] choix unique au sein d'une liste prédéfinie: GA/GB/GC	Gabarits GA, GB ou GC tels que définis à l'annexe C de la norme EN 15273-3:2009	O
1.2.1.0.3.2	Gabarits multinationaux	[ChaîneDeCaractères]	Gabarit multilatéral (sections D.1 à D.3 de l'annexe D de la norme EN 15273-3:2009) ou gabarit international (section C.2.1 de l'annexe C de la norme EN 15273-3:2009) autre que les gabarits GA, GB et GC.	O
1.2.1.0.3.3	Gabarits nationaux	[ChaîneDeCaractères]	Gabarit domestique tel que défini dans la norme EN 15273:3-2009 ou autre gabarit local.	A
1.2.1.0.4	Paramètres des voies			
1.2.1.0.4.1	Écartement nominal de voie	[NNNN] Choix unique au sein d'une liste prédéfinie: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Valeur unique exprimée en millimètres et identifiant l'écartement de voie. En cas de voie à multiécartement, il convient de publier séparément un ensemble de données pour chaque paire de rails conçue pour être exploitée comme une voie séparée.	O
1.2.1.0.5	Tunnel			
1.2.1.0.5.1	Nom du GI	[ChaîneDeCaractères]	Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire [article 2, point h), de la directive 2001/14/CE].	O
1.2.1.0.5.2	Identification du tunnel	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué au tunnel au sein de l'État membre	A
1.2.1.0.5.3	Déclaration de vérification CE du tunnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais).	O – STI
1.2.1.0.5.4	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE pour le tunnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT).	A – existantes

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.2.1.0.5.5	Longueur du tunnel	[NNNNN]	Longueur réelle d'un tunnel (exprimée en mètres) de tête à tête au niveau du haut du rail. Uniquement exigée pour un tunnel d'une longueur supérieure ou égale à 100 mètres.	A
1.2.1.0.5.6	Plan d'urgence	[O/N]	Plan mis au point sous la direction du GI, en coopération, le cas échéant, avec les EF, les services de secours et les autorités compétentes pour chaque tunnel. Il devra être cohérent avec les installations d'autosauvetage, d'évacuation et de sauvetage fournies (STI SRT, décision 2008/163/CE).	O – STI A – existantes
1.2.1.0.6	Quais			
1.2.1.0.6.1	Nom du GI	[ChaîneDeCaractères]	Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire [article 2, point h), de la directive 2001/14/CE].	O
1.2.1.0.6.2	Identification du quai	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué au quai au sein du PO	O
1.2.1.0.6.3	Classification du quai	[ChaîneDeCaractères] Choix unique au sein d'une liste prédéfinie: RTE GV/RTE T/Hors RTE	Le quai est exploité au sein du RTE GV, du RTE T ou hors RTE.	O
1.2.1.0.6.4	Application de la STI PMR	[O/N]	Informations indiquant si le quai est conforme à la STI PMR.	O
1.2.1.0.6.5	Déclaration de vérification CE du quai (INF/PMR)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT – en anglais).	O – STI
1.2.1.0.6.6	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE pour le quai (INF/PMR)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT).	A – existantes
1.2.1.0.6.7	Longueur de quai utilisable	[NNNN]	Longueur maximale continue (exprimée en mètres) de la partie du quai devant laquelle un train est supposé rester à l'arrêt dans les conditions normales de fonctionnement pour permettre aux passagers de monter à bord du train et d'en débarquer, en tenant compte des tolérances d'arrêt (STI INF RC).	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.2.1.0.6.8	Hauteur de quai	[NNNN] Choix unique au sein d'une liste prédéfinie: 550/760/autres (à préciser)	Distance entre la surface supérieure du quai et la surface de roulement de la voie adjacente. Il s'agit de la valeur nominale, exprimée en millimètres.	O
1.2.1.0.6.9	Installations fixes permettant d'assurer le départ des trains depuis le quai	[ChaîneDeCaractères]	Équipement fixe tel que miroirs, caméras vidéo faisant partie de l'équipement de signalisation et permettant au personnel de quai d'indiquer au personnel de bord à quel moment fermer les portes et, cela étant fait, de faire démarrer le train.	A
1.2.1.0.6.10	Présence d'un dispositif d'aide à l'embarquement sur le quai	[O/N]	Informations indiquant la présence sur le quai d'un quelconque équipement facilitant l'embarquement.	O
1.2.2	VOIES DE SERVICE			
1.2.2.0.0	Informations génériques			
1.2.2.0.0.1	Nom du GI	[ChaîneDeCaractères]	Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire [article 2, point h), de la directive 2001/14/CE].	O
1.2.2.0.0.2	Identification de la voie de service	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué à la voie de service au sein du PO	O
1.2.2.0.0.3	Classification de la voie de service	[ChaîneDeCaractères] Choix unique au sein d'une liste prédéfinie: RTE GV/RTE T/Hors RTE	La voie de service est exploitée dans le cadre du RTE GV, du RTE T ou hors RTE.	O
1.2.2.0.1	Déclaration de vérification des voies de garage			
1.2.2.0.1.1	Déclaration de vérification CE de la voie de service (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT).	O – STI
1.2.2.0.1.2	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE pour la voie de service (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT).	A – existantes

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.2.2.0.2	Paramètres de performance			
1.2.2.0.2.1	Longueur de voie de garage utilisable	[NNNN]	Longueur totale de la voie de garage/de service, exprimée en mètres, où les trains peuvent stationner en toute sécurité.	O
1.2.2.0.3	Tracé de la ligne			
1.2.2.0.3.1	Pentes et rampes maximales pour les voies de service	[N.N]	Valeur des pentes et rampes dépassant la limite fixée par la STI de 2,5 millimètres par mètre.	A – existantes
1.2.2.0.3.2	Rayon de courbure minimal en plan	[NNN]	Valeur du rayon (exprimé en mètres) si inférieure à la limite minimale précisée dans la STI INF RC pour les lignes non conformes à la STI.	A – existantes
1.2.2.0.3.3	Rayon de courbure verticale minimal	[NNN]	Valeur du rayon (exprimé en mètres) si inférieure à la limite minimale précisée dans la STI INF RC pour les lignes non conformes à la STI.	A – existantes
1.2.2.0.4	Installations fixes d'entretien des trains			
1.2.2.0.4.1	Vidange des toilettes	[O + lien/N]	Type de système de vidange des toilettes (installation fixe destinée à l'entretien des trains), tel que défini dans les STI INF. Si oui, lien vers un document externe.	O
1.2.2.0.4.2	Installation de nettoyage extérieur	[O + lien/N]	Type d'installation de nettoyage extérieur (installation fixe destinée à l'entretien des trains), tel que défini dans les STI INF. Si oui, lien vers un document externe.	O
1.2.2.0.4.3	Complément d'eau	[O + lien/N]	Type d'équipement de complément d'eau (installation fixe destinée à l'entretien des trains), tel que défini dans les STI INF. Si oui, lien vers un document externe.	O
1.2.2.0.4.4	Rapprovisionnement en carburant	[O + lien/N]	Type de matériel de réapprovisionnement en carburant (installation fixe destinée à l'entretien des trains), tel que défini dans les STI INF. Si oui, lien vers un document externe.	O
1.2.2.0.4.5	Rapprovisionnement en sable	[O + lien/N]	Type de matériel de réapprovisionnement en sable (installation fixe destinée à l'entretien des trains). Si oui, lien vers un document externe.	O
1.2.2.0.4.6	Alimentation électrique au sol	[O + lien/N]	Type d'installation d'alimentation électrique au sol (installation fixe destinée à l'entretien des trains), tel que défini dans les STI INF. Si oui, lien vers un document externe.	O

Numéro	Titre	Format	Définition	obligatoire [O]/ autre [A]
1.2.2.0.5	Tunnel			
1.2.2.0.5.1	Nom du GI	[ChaîneDeCaractères]	Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargés notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire [article 2, point h), de la directive 2001/14/CE].	O
1.2.2.0.5.2	Identification du tunnel	[ChaîneDeCaractères]	Identification ou numéro unique attribué au tunnel au sein de l'État membre	A
1.2.2.0.5.3	Déclaration de vérification CE du tunnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations CE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT).	O – STI
1.2.2.0.5.4	Déclaration de démonstration de conformité de l'IE pour le tunnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ AAAA/NNNNNN]	Numéro unique pour les déclarations relatives à l'IE suivant les exigences en matière de format du document portant sur les modalités pratiques de transmission des documents d'interopérabilité (ERA/INF/10-2009/INT).	A – existantes
1.2.2.0.5.5	Longueur du tunnel	[NNNNN]	Longueur réelle d'un tunnel (exprimée en mètres) de tête à tête au niveau du haut du rail. Uniquement exigée pour un tunnel d'une longueur supérieure ou égale à 100 mètres.	A
1.2.2.0.5.6	Plan d'urgence	[O/N]-{-}	Plan mis au point sous la direction du GI, en coopération, le cas échéant, avec les EF, les services de secours et les autorités compétentes pour chaque tunnel. Il devra être cohérent avec les installations d'autosauvetage, d'évacuation et de sauvetage fournies (STI SRT, décision 2008/163/CE).	O – STI A – existantes

4. CONSIGNES D'UTILISATION

4.1. Processus

Afin de pouvoir répondre aux demandes de données, le registre devra pouvoir contribuer aux processus du tableau 2.

Tableau 2

Liste des processus

Obtention d'éléments permettant de s'assurer de la compatibilité du train planifié avec l'itinéraire	Récupération des caractéristiques techniques d'un itinéraire spécifique à des fins de vérification de la compatibilité technique entre les installations fixes et le matériel roulant, conformément à l'interface avec le registre européen des types de véhicules autorisés
Obtention d'éléments permettant de s'assurer de la compatibilité technique des installations fixes	Récupération des caractéristiques techniques d'une section particulière d'itinéraire à des fins de vérification des interfaces avec le système aux frontières duquel elle s'intègre

Obtention d'éléments utilisés pour la conception de sous-systèmes «matériel roulant»	Récupération des caractéristique techniques d'une certaine partie du réseau afin de s'y conformer lors de la conception et de l'autorisation de véhicules pour une mise en service au niveau d'un «type»
Obtention d'éléments permettant le suivi de l'interopérabilité du réseau ferroviaire de l'Union européenne	Récupération des caractéristiques techniques de parties spécifiques des réseaux pour un suivi régulier des progrès réalisés en direction de l'interopérabilité du réseau de l'Union européenne en termes d'indicateurs de performance clés

4.2. Cycle de révision

Les États membres procéderont à des mises à jour régulières, qui devront intervenir au moins tous les trois mois, des rubriques du registre. Une mise à jour devra coïncider avec la publication annuelle du document de référence du réseau.

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>

