



Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ Règlement (UE) 2018/18 de la Commission du 21 décembre 2017 interdisant la pêche du grenadier berglax dans les eaux de l'Union et les eaux internationales des zones I, II et IV par les navires battant pavillon de la France 1
- ★ Règlement (UE) 2018/19 de la Commission du 21 décembre 2017 interdisant la pêche du cabillaud dans les eaux groenlandaises de la zone OPANO 1 F et dans les eaux groenlandaises de la zone XIV par les navires battant pavillon de l'Allemagne 4
- ★ Règlement (UE) 2018/20 de la Commission du 21 décembre 2017 interdisant la pêche du lançon et des prises accessoires associées dans les eaux de l'Union des zones II a, III a et IV par les navires battant pavillon de l'Allemagne 7
- ★ Règlement (UE) 2018/21 de la Commission du 21 décembre 2017 interdisant la pêche du maquereau commun dans les zones VIII c, IX et X ainsi que dans les eaux de l'Union de la zone Copace 34.1.1 par les navires battant pavillon de l'Allemagne 10
- ★ Règlement (UE) 2018/22 de la Commission du 21 décembre 2017 interdisant la pêche du hareng commun dans les eaux de l'Union et les eaux norvégiennes de la zone IV au nord de 53° 30' N par les navires battant pavillon de la France 13
- ★ Règlement (UE) 2018/23 de la Commission du 21 décembre 2017 interdisant la pêche du hareng commun dans les zones VI a S, VII b et VII c par les navires battant pavillon de l'Irlande 16
- ★ Règlement (UE) 2018/24 de la Commission du 21 décembre 2017 interdisant la pêche de la plie commune dans les zones VII f et VII g par les navires battant pavillon de la France 19
- ★ Règlement (UE) 2018/25 de la Commission du 21 décembre 2017 interdisant la pêche de la plie commune dans les zones VII h, VII j et VII k par les navires battant pavillon de la France 22

- ★ Règlement d'exécution (UE) 2018/26 de la Commission du 9 janvier 2018 approuvant une modification du cahier des charges relatif à une appellation d'origine protégée ou à une indication géographique protégée [Montravel (AOP)] 25
 - ★ Règlement d'exécution (UE) 2018/27 de la Commission du 9 janvier 2018 accordant la protection visée à l'article 99 du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en faveur de la dénomination «Ribeiras do Morrazo» (IGP) 26
 - ★ Règlement d'exécution (UE) 2018/28 de la Commission du 9 janvier 2018 réinstituant un droit antidumping définitif sur les importations de bicyclettes, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de Sri Lanka, fabriquées par City Cycle Industries 27
-

Rectificatifs

- ★ Rectificatif à la directive (UE) 2015/996 de la Commission du 19 mai 2015 établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit conformément à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 168 du 1.7.2015) 35

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2018/18 DE LA COMMISSION

du 21 décembre 2017

interdisant la pêche du grenadier berglax dans les eaux de l'Union et les eaux internationales des zones I, II et IV par les navires battant pavillon de la France

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2016/2285 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2017.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que les captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre ont épuisé le quota attribué pour 2017.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Épuisement du quota

Le quota de pêche attribué pour 2017 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

Article 2

Interdictions

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2016/2285 du Conseil du 12 décembre 2016 établissant, pour 2017 et 2018, les possibilités de pêche ouvertes aux navires de pêche de l'Union pour certains stocks de poissons d'eau profonde et modifiant le règlement (UE) 2016/72 (JO L 344 du 17.12.2016, p. 32).

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

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

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2017.

Par la Commission,

au nom du président,

João AGUIAR MACHADO

Directeur général

Direction générale des affaires maritimes et de la pêche

ANNEXE

N°	47/TQ2285
État membre	France
Stock	RHG/124-
Espèce	Grenadier berglax (<i>Macrourus berglax</i>)
Zone	Eaux de l'Union et eaux internationales des zones I, II et IV
Date de fermeture	7.12.2017

RÈGLEMENT (UE) 2018/19 DE LA COMMISSION**du 21 décembre 2017****interdisant la pêche du cabillaud dans les eaux groenlandaises de la zone OPANO 1 F et dans les eaux groenlandaises de la zone XIV par les navires battant pavillon de l'Allemagne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/127 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2017.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que les captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre ont épuisé le quota attribué pour 2017.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2017 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/127 du Conseil du 20 janvier 2017 établissant, pour 2017, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 24 du 28.1.2017, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2017

*Par la Commission,
au nom du président,
João AGUIAR MACHADO
Directeur général
Direction générale des affaires maritimes et de la pêche*

ANNEXE

N°	51/TQ127
État membre	Allemagne
Stock	COD/N1GL14 et les conditions particulières correspondantes pour le COD/GRL1 et le COD/GRL2
Espèce	Cabillaud (<i>Gadus morhua</i>)
Zone	Eaux groenlandaises de la zone OPANO 1 F et eaux groenlandaises de la zone XIV
Date de fermeture	9.12.2017

RÈGLEMENT (UE) 2018/20 DE LA COMMISSION**du 21 décembre 2017****interdisant la pêche du lançon et des prises accessoires associées dans les eaux de l'Union des zones II a, III a et IV par les navires battant pavillon de l'Allemagne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/127 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2017.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2017.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2017 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/127 du Conseil du 20 janvier 2017 établissant, pour 2017, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 24 du 28.1.2017, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
João AGUIAR MACHADO
Directeur général
Direction générale des affaires maritimes et de la pêche*

ANNEXE

N°	49/TQ127
État membre	Allemagne
Stock	SAN/2A3A4. et conditions particulières liées OT1/*2A3A4, SAN/234_1R, SAN/234_2R, SAN/234_4, SAN/234_5R, SAN/234_6, SAN/234_7R, SAN/234_3R
Espèce	Lançon et prises accessoires associées (<i>Ammodytes</i> spp.)
Zone	Eaux de l'Union des zones II a, III a et IV
Date de fermeture	9.12.2017

RÈGLEMENT (UE) 2018/21 DE LA COMMISSION**du 21 décembre 2017****interdisant la pêche du maquereau commun dans les zones VIII c, IX et X ainsi que dans les eaux de l'Union de la zone Copace 34.1.1 par les navires battant pavillon de l'Allemagne**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/127 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2017.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2017.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2017 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/127 du Conseil du 20 janvier 2017 établissant, pour 2017, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 24 du 28.1.2017, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
João AGUIAR MACHADO
Directeur général
Direction générale des affaires maritimes et de la pêche*

ANNEXE

N°	50/TQ127
État membre	Allemagne
Stock	MAC/8C3411 et condition particulière liée MAC/*08B.
Espèce	Maquereau commun (<i>Scomber scombrus</i>)
Zone	Zones VIII c, IX et X; eaux de l'Union de la zone Copace 34.1.1
Date de fermeture	9.12.2017

RÈGLEMENT (UE) 2018/22 DE LA COMMISSION**du 21 décembre 2017****interdisant la pêche du hareng commun dans les eaux de l'Union et les eaux norvégiennes de la zone IV au nord de 53° 30' N par les navires battant pavillon de la France**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/127 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2017.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2017.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2017 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/127 du Conseil du 20 janvier 2017 établissant, pour 2017, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 24 du 28.1.2017, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
João AGUIAR MACHADO
Directeur général
Direction générale des affaires maritimes et de la pêche*

ANNEXE

N°	48/TQ127
État membre	France
Stock	HER/4AB. et condition particulière liée HER/*4AB-C
Espèce	Hareng commun (<i>Clupea harengus</i>)
Zone	Eaux de l'Union et eaux norvégiennes de la zone IV au nord de 53° 30' N
Date de fermeture	7.12.2017

RÈGLEMENT (UE) 2018/23 DE LA COMMISSION**du 21 décembre 2017****interdisant la pêche du hareng commun dans les zones VI a S, VII b et VII c par les navires battant pavillon de l'Irlande**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/127 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2017.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que les captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre ont épuisé le quota attribué pour 2017.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2017 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/127 du Conseil du 20 janvier 2017 établissant, pour 2017, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 24 du 28.1.2017, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
João AGUIAR MACHADO
Directeur général
Direction générale des affaires maritimes et de la pêche*

ANNEXE

N°	52/TQ127
État membre	Irlande
Stock	HER/6AS7BC
Espèce	Hareng commun (<i>Clupea harengus</i>)
Zone	VI a S, VII b, VII c
Date de fermeture	12.12.2017

RÈGLEMENT (UE) 2018/24 DE LA COMMISSION**du 21 décembre 2017****interdisant la pêche de la plie commune dans les zones VII f et VII g par les navires battant pavillon de la France**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/127 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2017.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2017.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2017 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/127 du Conseil du 20 janvier 2017 établissant, pour 2017, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 24 du 28.1.2017, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
João AGUIAR MACHADO
Directeur général
Direction générale des affaires maritimes et de la pêche*

ANNEXE

N°	41/TQ127
État membre	France
Stock	PLE/7FG.
Espèce	Plie commune (<i>Pleuronectes platessa</i>)
Zone	Zones VII f et VII g
Date de fermeture	6.11.2017

RÈGLEMENT (UE) 2018/25 DE LA COMMISSION**du 21 décembre 2017****interdisant la pêche de la plie commune dans les zones VII h, VII j et VII k par les navires battant pavillon de la France**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2017/127 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2017.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que le volume des captures effectuées dans le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre dépasse le quota attribué pour 2017.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire les activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier***Épuisement du quota**

Le quota de pêche attribué pour 2017 à l'État membre visé à l'annexe du présent règlement pour le stock figurant dans celle-ci est réputé épuisé à compter de la date indiquée dans ladite annexe.

*Article 2***Interdictions**

Les activités de pêche concernant le stock visé à l'annexe du présent règlement par les navires de pêche battant pavillon de l'État membre mentionné à ladite annexe ou enregistrés dans cet État membre sont interdites à compter de la date fixée dans cette annexe. En particulier, la détention à bord, le transfert, le transbordement et le débarquement de poissons prélevés par lesdits navires dans le stock concerné sont également interdits après cette date.

*Article 3***Entrée en vigueur**

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

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2017/127 du Conseil du 20 janvier 2017 établissant, pour 2017, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 24 du 28.1.2017, p. 1).

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

Fait à Bruxelles, le 21 décembre 2017.

*Par la Commission,
au nom du président,
João AGUIAR MACHADO
Directeur général
Direction générale des affaires maritimes et de la pêche*

ANNEXE

N°	42/TQ127
État membre	France
Stock	PLE/7HJK.
Espèce	Plie commune (<i>Pleuronectes platessa</i>)
Zone	Zones VII h, VII j et VII k
Date de fermeture	6.11.2017

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/26 DE LA COMMISSION**du 9 janvier 2018****approuvant une modification du cahier des charges relatif à une appellation d'origine protégée ou à une indication géographique protégée [Montravel (AOP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 99,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a examiné la demande pour l'approbation d'une modification du cahier des charges de l'appellation d'origine protégée «Montravel», déposée par la France conformément à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013.
- (2) La Commission a publié la demande d'approbation de modification du cahier des charges, en application de l'article 97, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1308/2013, au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.
- (3) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 98 du règlement (UE) n° 1308/2013, n'a été notifiée à la Commission.
- (4) Il convient donc d'approuver la modification du cahier des charges conformément à l'article 99 du règlement (UE) n° 1308/2013.
- (5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de l'organisation commune des marchés agricoles,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*La modification du cahier des charges publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* concernant la dénomination «Montravel» (AOP) est approuvée.*Article 2*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 9 janvier 2018.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.⁽²⁾ JO C 255 du 5.8.2017, p. 10.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/27 DE LA COMMISSION**du 9 janvier 2018****accordant la protection visée à l'article 99 du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en faveur de la dénomination «Ribeiras do Morrazo» (IGP)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 99,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 97, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) n° 1308/2013, la Commission a procédé à l'examen de la demande d'enregistrement de la dénomination «Ribeiras do Morrazo» transmise par l'Espagne et l'a publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.
- (2) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 98 du règlement (UE) n° 1308/2013, n'a été notifiée à la Commission.
- (3) Conformément à l'article 99 du règlement (UE) n° 1308/2013, il convient de protéger la dénomination «Ribeiras do Morrazo» et de l'inscrire dans le registre visé à l'article 104 dudit règlement.
- (4) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de l'organisation commune des marchés agricoles,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La dénomination «Ribeiras do Morrazo» (IGP) est protégée.

*Article 2*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 9 janvier 2018.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.⁽²⁾ JO C 255 du 5.8.2017, p. 15.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/28 DE LA COMMISSION**du 9 janvier 2018****réinstituant un droit antidumping définitif sur les importations de bicyclettes, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de Sri Lanka, fabriquées par City Cycle Industries**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de l'Union européenne ⁽¹⁾ (ci-après le «règlement de base»), et notamment son article 13,

considérant ce qui suit:

A. MESURES EN VIGUEUR ET DÉCISIONS DES JURIDICTIONS**1. Mesures en vigueur**

- (1) En 2011, par le règlement d'exécution (UE) n° 990/2011 ⁽²⁾, le Conseil a institué un droit antidumping définitif sur les importations de bicyclettes originaires de la République populaire de Chine (ci-après les «mesures initiales»), à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base.
- (2) En 2013, par le règlement d'exécution (UE) n° 501/2013 ⁽³⁾ (le «règlement litigieux»), le Conseil a étendu les mesures initiales aux importations de bicyclettes expédiées d'Indonésie, de Malaisie, de Sri Lanka et de Tunisie, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de ces pays (ci-après les «mesures anticcontournement» ou les «mesures étendues»), à l'issue d'une enquête anticcontournement au titre de l'article 13 du règlement de base.

2. Arrêts du Tribunal de l'Union européenne et de la Cour de justice de l'Union européenne

- (3) Le 9 août 2013, un producteur sri-lankais, City Cycle Industries (ci-après «City Cycle»), a introduit auprès du Tribunal de l'Union européenne (ci-après le «Tribunal») un recours en annulation du règlement litigieux, dans la mesure où il s'applique à ce producteur ⁽⁴⁾. Dans son arrêt du 19 mars 2015 ⁽⁵⁾, le Tribunal a annulé le règlement litigieux dans la mesure où il s'applique à City Cycle.
- (4) En juillet 2015, le Conseil de l'Union européenne ⁽⁶⁾, la Commission européenne ⁽⁷⁾ et Maxcom Ltd ⁽⁸⁾ (un fabricant de bicyclettes de l'Union) ont introduit un pourvoi contre l'arrêt rendu par le Tribunal. Par son arrêt du 26 janvier 2017 (ci-après l'«arrêt»), la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la «Cour») a rejeté les pourvois introduits par l'industrie de l'Union, la Commission européenne et le Conseil de l'Union européenne.
- (5) En particulier, la Cour a constaté, au point 73 de son arrêt, que le considérant (78) du règlement litigieux ne comprenait aucune analyse individuelle d'éventuelles pratiques de contournement auxquelles City Cycle se serait livrée. La Cour a également estimé, aux points 75 et 76, que la conclusion relative à l'existence d'opérations de

⁽¹⁾ JO L 176 du 30.6.2016, p. 21.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 990/2011 du Conseil du 3 octobre 2011 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de bicyclettes originaires de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009 (JO L 261 du 6.10.2011, p. 2).

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 501/2013 du Conseil du 29 mai 2013 portant extension du droit antidumping définitif institué par le règlement d'exécution (UE) n° 990/2011 sur les importations de bicyclettes originaires de la République populaire de Chine aux importations de bicyclettes expédiées d'Indonésie, de Malaisie, du Sri Lanka et de Tunisie, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de ces pays (JO L 153 du 5.6.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ Affaire T-413/13, City Cycle Industries/Conseil.

⁽⁵⁾ JO C 146 du 4.5.2015, p. 38.

⁽⁶⁾ Affaire C-260/15 P, Conseil/City Cycle Industries.

⁽⁷⁾ Affaire C-254/15 P, Commission/City Cycle Industries.

⁽⁸⁾ Affaire C-248/15 P, Maxcom/City Cycle Industries.

réexpédition à Sri Lanka ne pouvait pas légalement se fonder sur le seul double constat formulé expressément par le Conseil, à savoir, d'une part, l'existence d'une modification de la configuration des échanges et, d'autre part, le défaut de coopération d'une partie des producteurs-exportateurs ⁽¹⁾.

3. Conséquences de l'arrêt

- (6) Conformément à l'article 266 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les institutions de l'Union doivent prendre les mesures nécessaires que comporte l'exécution de l'arrêt du 26 janvier 2017.
- (7) Dans le cas d'une procédure comprenant différentes phases administratives, l'annulation d'une des phases n'entraîne pas l'annulation de toute la procédure ⁽²⁾. La procédure antidumping est un exemple de procédure comportant différentes phases. En conséquence, l'annulation du règlement litigieux en ce qui concerne une partie n'implique pas l'annulation de toute la procédure précédant l'adoption dudit règlement. Les institutions de l'Union européenne ont la possibilité de remédier aux aspects du règlement litigieux ayant entraîné son annulation sans modifier les parties non contestées n'ayant pas été affectées par l'arrêt de la Cour ⁽³⁾.

B. PROCÉDURE

1. Procédure jusqu'à l'arrêt

- (8) La Commission confirme les considérants (1) à (23) du règlement litigieux. Ils ne sont pas affectés par l'arrêt.

2. Réouverture

- (9) À la suite de l'arrêt, le 11 avril 2017, la Commission a publié un avis ⁽⁴⁾ (ci-après l'«avis de réouverture») en vue de rouvrir partiellement l'enquête anticonournement concernant les importations de bicyclettes expédiées de Sri Lanka, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de ce pays, qui avait conduit à l'adoption du règlement litigieux, et de la reprendre au point auquel l'irrégularité était intervenue. La réouverture porte uniquement sur l'exécution de l'arrêt de la Cour en ce qui concerne City Cycle.
- (10) La Commission a informé City Cycle, les représentants du pays exportateur, l'industrie de l'Union et d'autres parties intéressées notoirement concernées par l'enquête initiale de la réouverture partielle de l'enquête. Les parties intéressées ont eu la possibilité de faire connaître leur point de vue par écrit et de demander à être entendues dans le délai fixé par l'avis.
- (11) Toutes les parties intéressées qui en ont fait la demande ont eu la possibilité d'être entendues par la Commission et/ou par le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales. Personne n'a demandé à être entendu par la Commission ou le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales.

3. Enregistrement des importations

- (12) À la suite de l'arrêt, la Fédération européenne des fabricants de bicyclettes (European Bicycle Manufacturers Association) et Maxcom Ltd (ci-après les «requérants») ont demandé que les importations de bicyclettes, en ce qui concerne City Cycle Industries, soient soumises à enregistrement conformément à l'article 14, paragraphe 5, du règlement de base, de telle sorte que des mesures puissent par la suite être appliquées à l'encontre de ces importations à partir de la date de leur enregistrement.

⁽¹⁾ Par son arrêt du même jour dans les affaires jointes C-247/15 P, C-253/15 P et C-259/15 P, la Cour a annulé l'arrêt du Tribunal du 19 mars 2015 dans l'affaire T-412/13 Chin Haur Indonesia PT/Conseil, et rejeté le recours en annulation formé par Chin Haur contre le règlement d'exécution (UE) n° 501/2013. Dans cette affaire, la Cour a estimé, au point 98 de son arrêt, que le Conseil avait suffisamment expliqué ses éléments de preuve concernant l'existence de pratiques de contournement en Indonésie.

⁽²⁾ Affaire T-2/95, Industrie des poudres sphériques (IPS)/Conseil, Rec. 1998, p. II-3939.

⁽³⁾ Affaire C-458/98 P, Industrie des poudres sphériques (IPS)/Conseil, Rec. 2000, p. I-08147.

⁽⁴⁾ Avis relatif à l'arrêt du 19 mars 2015 rendu par le Tribunal dans l'affaire T-413/13 City Cycle Industries/Conseil de l'Union européenne et à l'arrêt du 26 janvier 2017 rendu par la Cour de justice dans les affaires C-248/15 P, C-254/15 P et C-260/15 P concernant le règlement d'exécution (UE) n° 501/2013 du Conseil portant extension du droit antidumping définitif institué par le règlement d'exécution (UE) n° 990/2011 sur les importations de bicyclettes originaires de la République populaire de Chine aux importations de bicyclettes expédiées d'Indonésie, de Malaisie, du Sri Lanka et de Tunisie, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de ces pays (2017/C 113/05) (JO C 113 du 11.4.2017, p. 4).

- (13) Le 11 avril 2017, la Commission a soumis à enregistrement les importations de bicyclettes expédiées de Sri Lanka, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de ce pays, en ce qui concerne la société sri-lankaise City Cycle Industries (ci-après le «règlement d'enregistrement») ⁽¹⁾.

4. Produit soumis à l'enquête

- (14) Le produit soumis à l'enquête est le même que dans le règlement litigieux, à savoir les bicyclettes et autres cycles (y compris les triporteurs, mais à l'exclusion des monocycles), sans moteur, originaires de la République populaire de Chine (ci-après la «Chine» ou «RPC») et relevant actuellement des codes NC ex 8712 00 30 et ex 8712 00 70. La Commission confirme les considérants (25) à (27) du règlement litigieux.

C. ÉVALUATION À LA SUITE DE L'ARRÊT

1. Remarques préliminaires

- (15) Premièrement, la Cour a constaté que le règlement litigieux ne comprenait aucune analyse individuelle d'éventuelles pratiques de contournement auxquelles City Cycle se serait livrée. La Cour a jugé que le double constat expressément formulé par le Conseil, à savoir, d'une part, l'existence d'une modification de la configuration des échanges et, d'autre part, le défaut de coopération d'une partie des producteurs-exportateurs, n'était pas suffisant pour permettre à cette institution de conclure valablement ni à l'implication de City Cycle dans des opérations de réexpédition, ni à l'existence de telles pratiques à l'échelle de Sri Lanka.
- (16) Deuxièmement, aux points 29 et 31 de l'arrêt, il est reconnu que les éléments communiqués par City Cycle au cours de l'enquête ne permettaient pas de démontrer qu'elle était bien un véritable producteur de bicyclettes ou que ses opérations d'assemblage ne constituaient pas un contournement des mesures conformément aux critères prévus à l'article 13, paragraphe 2, du règlement de base. Les considérants (124) à (127) du règlement litigieux sont donc confirmés.
- (17) Troisièmement, il résulte de l'arrêt, en liaison avec l'arrêt du Tribunal, que le Conseil était en droit de considérer City Cycle comme une partie n'ayant pas coopéré à l'enquête et qu'il existait un certain degré de non-coopération à l'échelle de Sri Lanka. Les considérants (35) à (42) du règlement litigieux sont donc confirmés.

2. Neutralisation des effets correctifs du droit antidumping

- (18) La Commission a constaté, aux considérants (93) à (96) du règlement litigieux, la neutralisation des effets correctifs du droit antidumping. Ces constatations sont confirmées.

3. Preuve de l'existence d'un dumping

- (19) La Commission a constaté, aux considérants (97) et (98) ainsi qu'aux considérants (107) à (110) du règlement litigieux, l'existence d'un dumping. Ces constatations sont confirmées.

4. Existence de pratiques de contournement

- (20) Le règlement litigieux a été annulé parce que le Conseil n'a pas fourni, dans ledit règlement, des justifications suffisantes quant à l'existence de pratiques de contournement en ce qui concerne City Cycle Industries. Il convient de rappeler que l'existence de pratiques de contournement peut être établie notamment sur la base de réexpéditions ou d'opérations d'assemblage.
- (21) L'enquête rouverte a révélé qu'il n'y avait pas d'autres éléments de preuve disponibles à l'échelle de l'entreprise pouvant appuyer un constat de réexpédition. Par conséquent, aucun autre argument concernant la réexpédition n'a pu être avancé dans le contexte du considérant (78) du règlement litigieux.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/678 de la Commission du 10 avril 2017 soumettant à enregistrement les importations de bicyclettes expédiées du Sri Lanka, qu'elles aient ou non été déclarées originaires du Sri Lanka, en ce qui concerne la société sri-lankaise City Cycle Industries (JO L 98 du 11.4.2017, p. 7).

- (22) Toutefois, les éléments disponibles montrent que des pratiques de contournement ont eu lieu au moyen d'opérations d'assemblage. Ces éléments étaient fondés sur les données fournies par City Cycle elle-même lors de l'enquête initiale. Le Conseil n'a pas examiné ces données dans le détail, parce qu'il a estimé que cela n'était pas nécessaire pour démontrer, à suffisance de droit, l'existence de pratiques de contournement. La Cour ayant clarifié la norme juridique applicable, la Commission considère désormais qu'il est approprié de réexaminer l'ensemble des éléments de preuve disponibles dans le dossier administratif à la lumière de la norme juridique applicable.
- (23) Au cours de l'enquête anticontournement, City Cycle s'est manifestée et a demandé à être exemptée des éventuelles mesures anticontournement. Comme décrit aux considérants (37), (38) et (144) du règlement litigieux, City Cycle n'a pas été en mesure de prouver qu'elle méritait une exemption. La société n'a pas coopéré suffisamment et l'article 18, paragraphe 1, du règlement de base a été appliqué. Faute d'informations fiables concernant la valeur et le volume des pièces d'origine chinoise achetées par la société, il a été impossible d'établir de manière positive que City Cycle était un véritable producteur non impliqué dans le contournement ou que ses opérations d'assemblage ne constituaient pas une forme de contournement. Comme expliqué aux considérants (16) et (17) ci-dessus, ces conclusions n'ont pas été affectées par l'arrêt.
- (24) Quoi qu'il en soit, les données fournies par la société elle-même démontrent toutefois:
- 1) que les matières premières (parties de bicyclettes) originaires de Chine représentaient plus de 60 % de la valeur totale des parties du produit assemblé (test des 60/40 %), et
 - 2) que la valeur ajoutée aux pièces incorporées au cours de l'opération d'assemblage était inférieure à 25 % du coût de fabrication (test des 25 % de valeur ajoutée).
- (25) Conformément aux critères énoncés à l'article 13, paragraphe 2, points a) et b), du règlement de base, cela signifie que ces opérations d'assemblage devraient être considérées comme constituant un contournement, étant donné qu'elles remplissent les autres critères décrits aux considérants (18) et (19) ci-dessus.
- (26) Dès lors, l'existence de pratiques de contournement au moyen d'opérations d'assemblage devrait être établie à l'échelle de Sri Lanka sur la base des éléments de preuve disponibles à l'échelle de l'entreprise qui tendent à démontrer des pratiques de contournement, et compte tenu du niveau élevé de non-coopération à Sri Lanka.
- (27) Par conséquent, l'existence d'opérations d'assemblage au sens de l'article 13, paragraphe 2, du règlement de base a été établie à Sri Lanka.
- (28) Après la communication des conclusions, City Cycle a déclaré que la Commission n'était pas compétente pour adopter des conclusions sur l'existence d'opérations d'assemblage au sens de l'article 13, paragraphe 2, du règlement de base. City Cycle a affirmé que la Commission ne pouvait pas réévaluer la conclusion relative aux opérations d'assemblage, parce que cette conclusion n'avait pas été contestée au cours de la procédure judiciaire, et que la Commission était donc obligée de renoncer à l'institution de mesures contre City Cycle.
- (29) Il convient de rejeter cet argument. Premièrement, il résulte de la jurisprudence de la Cour citée aux considérants (4) et (5) que les conditions pour l'institution de mesures anticontournement sont liées à l'existence de pratiques de contournement au sens de l'article 13, paragraphe 1, du règlement de base, et non à un sous-ensemble spécifique de ces pratiques. Deuxièmement, City Cycle interprète de manière erronée l'obligation imposée à la Commission par l'article 266 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE») dans la présente affaire. Comme cela ressort clairement du considérant (6) de l'avis de réouverture, c'est l'absence de motifs suffisants dans le règlement litigieux en ce qui concerne les éléments de preuve disponibles relatifs à l'existence de pratiques de contournement à Sri Lanka qui doit être corrigée dans le cadre de la présente procédure. La Commission est donc compétente pour adopter à nouveau une mesure ayant une motivation améliorée, qui démontre clairement que City Cycle est impliquée dans des pratiques de contournement à Sri Lanka, ce qui est pleinement conforme à la jurisprudence de la Cour. En tout état de cause, le règlement litigieux a été annulé dans sa totalité. Par conséquent, aucun de ses considérants n'est devenu définitif et la Commission doit évaluer à nouveau tous les aspects du dossier. Dans le cas des aspects pour lesquels la procédure de la Cour n'a entraîné aucun changement, la Commission peut se borner à confirmer les conclusions de la première enquête. Pour la partie contestée, c'est-à-dire les pratiques de contournement, un nouvel examen doit avoir lieu.
- (30) Après la communication des conclusions, City Cycle a également contesté la compétence de la Commission pour se fonder sur les éléments de preuve qu'elle avait présentés au cours de l'enquête ayant conduit à l'institution des mesures anticontournement mentionnées au considérant (2) et en tirer une conclusion différente.

- (31) Il convient de rejeter cet argument. La Commission est bel et bien habilitée à apprécier différemment les éléments de preuve déjà fournis, pour autant que cette nouvelle appréciation soit conforme à l'article 13 du règlement de base, tel qu'interprété par les juridictions de l'Union, et que City Cycle ait eu toute latitude pour formuler des observations sur cette nouvelle appréciation. Comme expliqué dans les considérants qui suivent, le droit de City Cycle de présenter des observations sur l'appréciation réalisée par la Commission a été intégralement respecté. Toutefois, les observations présentées par City Cycle n'ont pas modifié la conclusion de la Commission selon laquelle City Cycle était impliquée dans des pratiques de contournement.
- (32) Après la communication des informations additionnelles, City Cycle a continué de contester la méthode suivie par la Commission pour réexaminer les éléments de preuve disponibles dans le dossier administratif. City Cycle a affirmé qu'à la suite de l'arrêt de la Cour, la Commission n'était autorisée à rectifier que les constatations concernant les réexpéditions et non les opérations d'assemblage.
- (33) Il convient de rejeter cet argument. Dans le présent règlement, la Commission corrige les constatations relatives aux pratiques de contournement qui, comme il est indiqué au considérant (20), peuvent être établies notamment sur la base de réexpéditions ou d'opérations d'assemblage. Dans le règlement litigieux, la Commission n'a pas évalué la question de savoir si City Cycle était impliquée dans des opérations d'assemblage, puisqu'il a été conclu qu'elle était impliquée dans des opérations de réexpédition. Après les précisions apportées par la Cour, comme expliqué au considérant (22), la Commission a réexaminé la question de savoir si City Cycle était impliquée dans des pratiques de contournement. La conclusion de la Commission a été la suivante: premièrement, comme il est précisé au considérant (21), aucune autre preuve disponible à l'échelle de l'entreprise susceptible d'étayer la conclusion relative à la réexpédition n'est apparue; deuxièmement, comme il est expliqué aux considérants (23) et (24), il a été constaté de façon certaine que City Cycle était impliquée dans des pratiques de contournement au moyen d'opérations d'assemblage, sur la base d'une évaluation de ses propres données fournies au cours de l'enquête.
- (34) Après la communication des conclusions, City Cycle a également formulé des observations sur la méthode de calcul utilisée par la Commission pour réaliser le test des 60/40 % et le test des 25 % de valeur ajoutée, conformément à l'article 13, paragraphe 2, point b), du règlement de base. Premièrement, City Cycle a déclaré que la Commission avait fondé son calcul sur des données insuffisantes, c'est-à-dire concernant uniquement des produits semi-finis achetés au cours de la période de référence de l'enquête anticontournement. Deuxièmement, elle a allégué que la Commission avait écarté certaines données et, par conséquent, rejeté à tort le ratio de répartition basé sur les ventes, suggéré par City Cycle. Enfin, City Cycle a affirmé que certaines factures dont la date ne rentrait pas dans la période de référence et/ou des factures sans date ou ayant un format incorrect ne devaient pas être prises en compte dans le calcul. Ces allégations ont été réitérées après la communication des informations additionnelles sans que de nouveaux éléments soient avancés sur ce point.
- (35) En ce qui concerne la méthode, il y a lieu de préciser que le test des 60/40 % a été effectué non seulement sur la base des données fournies concernant les produits semi-finis figurant dans le tableau F.2 du formulaire de demande d'exemption, mais aussi sur la base des coûts déclarés de fabrication des pièces de bicyclettes que City Cycle affirmait avoir fabriquées. En outre, le test des 25 % de valeur ajoutée a été réalisé sur la base des frais de transformation à partir de produits semi-finis, c'est-à-dire le coût d'assemblage des bicyclettes figurant dans le tableau F.4.2 du formulaire de demande d'exemption. De plus, puisque City Cycle n'a pas distingué les pièces de bicyclettes en provenance de la RPC de celles ayant une autre origine dans le tableau F.4.2, comme cela lui avait été demandé, la Commission a pris ces données dans le tableau F.2.
- (36) En ce qui concerne l'observation concernant l'utilisation de la méthode de répartition, la Commission fait remarquer que les données obtenues sur la base de cette méthode ne correspondent pas aux comptes vérifiés. Lors de la vérification sur place, cette incohérence a été portée à l'attention de City Cycle. City Cycle n'utilisait pas de logiciel comptable, réalisant sa comptabilité sur papier et sous forme de feuilles de calcul Excel. La société n'avait pas de système permettant de contrôler l'origine des pièces importées et il était uniquement possible de savoir si certaines pièces étaient d'origine locale ou importées. En outre, la société a admis qu'elle n'indiquait pas dans ses comptes l'origine des pièces achetées. Par conséquent, afin de déclarer des données en fonction de l'origine comme cela était demandé dans le formulaire de demande d'exemption, City Cycle a utilisé une clé de répartition fondée sur les ventes de bicyclettes. Toutefois, la méthode de répartition appliquée par City Cycle n'était pas cohérente avec les comptes vérifiés et la société a elle-même admis que les chiffres fournis à cet égard étaient erronés. Par conséquent, les arguments relatifs à l'utilisation de la méthode de répartition ont été rejetés et les données fournies sur la base de cette méthode l'ont été également, car il a été constaté qu'elles étaient en contradiction avec les comptes vérifiés, et la Commission a utilisé à la place les informations nécessaires fournies dans d'autres tableaux du formulaire de demande d'exemption.
- (37) Enfin, en ce qui concerne les factures mentionnées au considérant (34), la Commission a considéré la demande comme raisonnable et n'a pas tenu compte de ces factures pour le test des 60/40 % et le test des 25 % de valeur ajoutée. Il a été établi que cela n'a eu aucune incidence sur le résultat: les matières premières (parties de bicyclettes) en provenance de Chine représentaient toujours plus de 60 % de la valeur totale des pièces du produit assemblé, tandis que la valeur ajoutée aux pièces incorporées au cours de l'opération d'assemblage était toujours inférieure à 25 % du coût de fabrication.

- (38) Après la communication des informations additionnelles, City Cycle a affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte du fait qu'elle était historiquement un producteur de bicyclettes en provenance du marché intérieur de Sri Lanka, opérant sous le contrôle de l'administration douanière de Sri Lanka. Cet argument est rejeté car il est dénué de pertinence aux fins de la présente évaluation, l'analyse étant menée conformément à l'article 13 du règlement de base.
- (39) Par conséquent, toutes les observations sur la méthode de calcul utilisée par la Commission pour réaliser le test des 60/40 % et le test des 25 % de valeur ajoutée, conformément à l'article 13, paragraphe 2, point b), du règlement de base, ont été rejetées.

5. Demande d'exemption

- (40) En raison de la coopération insuffisante de la société et de son incapacité à démontrer qu'elle n'a pas contourné les mesures sur la base de ses propres données, la demande d'exemption présentée par City Cycle au titre de l'article 13, paragraphe 4, du règlement de base n'a pu être considérée comme justifiée.

6. Observations des parties intéressées

- (41) La Commission a reçu des observations émanant de City Cycle et de l'industrie de l'Union.
- (42) City Cycle a déclaré que la Commission ne pouvait pas modifier ses conclusions concernant les opérations d'assemblage, étant donné que le règlement litigieux avait conclu que l'existence d'opérations d'assemblage n'était pas établie à Sri Lanka et que ce point n'avait pas été contesté devant les juridictions. Cet argument a été réitéré après la communication des conclusions. Pour les raisons exposées ci-dessus, il convient de le rejeter.
- (43) Il y a lieu d'observer que les données de la société elle-même, communiquées par celle-ci, et leurs lacunes en particulier, n'ont pas permis d'établir de manière positive que City Cycle était un véritable producteur ou que ses opérations d'assemblage ne constituaient pas une pratique de contournement. Par conséquent, la société n'a pas pu être exemptée des droits anticontournement. Les propres données de la société ont toutefois montré que les matières premières (parties de bicyclettes) en provenance de Chine représentaient plus de 60 % de la valeur totale des pièces du produit assemblé, tandis que la valeur ajoutée aux pièces incorporées au cours de l'opération d'assemblage était inférieure à 25 % du coût de fabrication. Dans le contexte d'un niveau élevé de non-coopération, ces éléments de preuve pourraient servir à démontrer l'existence de pratiques de contournement dans le pays.
- (44) City Cycle a également affirmé que la Commission ne pouvait pas rouvrir l'enquête au moyen d'un avis en vue de la réadoption d'un règlement final ou de la modification du règlement litigieux, étant donné que l'article 13, paragraphe 3, du règlement de base dispose que la Commission ne peut ouvrir une enquête anticontournement que par un règlement de la Commission. En outre, d'après la société, le fait que la Commission considère que l'ensemble de la procédure n'a pas été annulé par les juridictions ne la dispense pas d'adopter un règlement formel.
- (45) Cet argument a été réitéré après la communication des conclusions. En particulier, City Cycle a déclaré que la réouverture de l'enquête anticontournement au moyen d'un avis limitait ses droits à une protection juridictionnelle effective. Cet argument a été rejeté, étant donné que l'avis n'est qu'un acte préparatoire et que City Cycle peut exercer ses droits à une protection juridictionnelle effective à l'encontre du présent règlement.
- (46) Il convient également de noter que la Commission n'a pas ouvert une nouvelle enquête, mais a simplement rouvert l'enquête qui a conduit à l'adoption des mesures anticontournement afin de corriger les irrégularités commises dans le contexte de cette enquête qui ont été constatées par la Cour dans son arrêt.
- (47) Par ailleurs, City Cycle a déclaré que l'enregistrement des importations de ses bicyclettes était fondé sur une erreur de fait et sur un raisonnement erroné, étant donné que les pratiques d'assemblage de City Cycle n'étaient pas confirmées dans le règlement litigieux. Elle a donc affirmé que les conditions d'adoption du règlement d'enregistrement n'étaient pas réunies.
- (48) Toutefois, comme expliqué au considérant (24) ci-dessus, la réouverture de l'enquête a confirmé que des éléments de preuve à l'échelle de la société relatifs à la période d'enquête qui a conduit à l'extension des mesures en 2013 avaient déjà démontré l'existence de pratiques de contournement. En outre, compte tenu de la nature spécifique de l'instrument anticontournement, qui vise à protéger l'efficacité de l'instrument antidumping, l'enregistrement des importations constitue un moyen habituel d'accroître cette efficacité. Par conséquent, l'allégation de City Cycle selon laquelle les conditions d'adoption du règlement d'enregistrement n'étaient pas remplies a été rejetée.

- (49) De plus, City Cycle a demandé à la Commission d'abroger les droits anticourtournement institués sur les importations de bicyclettes sri-lankaises, y compris celles de City Cycle.
- (50) À ce propos, il convient de noter que City Cycle n'a pas précisé sur quelle base juridique la Commission devait abroger les mesures anticourtournement concernant les importations de bicyclettes sri-lankaises. Comme indiqué aux considérants (3) et (4), l'arrêt n'a pas annulé le règlement litigieux dans son ensemble, mais uniquement les éléments concernant City Cycle. La demande a donc été rejetée.
- (51) Après la communication des conclusions, City Cycle a affirmé qu'il n'était pas justifié d'étendre à nouveau les mesures initiales à ses produits à partir de la date d'enregistrement, et que la Commission ne pouvait pas instituer des droits au-delà de la durée des mesures initiales, qui expirent cinq ans après l'adoption du règlement litigieux, à savoir le 28 mai 2018. Cet argument a été répété après la communication des informations additionnelles.
- (52) Selon la jurisprudence constante de la Cour, le seul objet d'un règlement portant extension d'un droit antidumping est d'assurer l'efficacité de celui-ci et d'éviter qu'il soit contourné. En conséquence, une mesure portant extension d'un droit antidumping définitif n'a qu'un caractère accessoire par rapport à l'acte initial instituant ce droit qui protège l'application efficace des mesures définitives.
- (53) Les mesures antidumping ont été étendues notamment aux exportations de City Cycle provenant de Sri Lanka et destinées au marché de l'Union, à la suite d'une enquête portant sur le contournement des mesures instituées sur les importations de bicyclettes originaires de la RPC, conformément à l'article 13 du règlement de base, comme précisé au considérant (2) du présent règlement. Par conséquent, les mesures anticourtournement instituées par le règlement litigieux resteront en vigueur aussi longtemps que les mesures initiales applicables aux importations de bicyclettes originaires de la RPC restent en vigueur. Dès lors, l'argument selon lequel la Commission ne peut pas instituer de mesures sur les exportations de City Cycle en provenance de Sri Lanka et destinées à l'Union après le 28 mai 2018 est rejeté, car il repose sur une interprétation erronée de l'article 13 du règlement de base.
- (54) En outre, après la communication des informations additionnelles, City Cycle a déclaré que la Commission ne pouvait pas prolonger indéfiniment les droits sans un nouveau réexamen des pratiques de contournement des exportateurs, puisque les pratiques de dumping des exportateurs chinois sont réévaluées tous les cinq ans.
- (55) Cet argument doit être rejeté car il repose sur une mauvaise compréhension des articles 11 et 13 du règlement de base. La Commission a réexaminé les mesures antidumping en vigueur à la suite d'une demande introduite par l'industrie de l'Union. En l'absence d'une telle demande, les mesures antidumping en vigueur expirent à la fin de la période de cinq ans. En outre, comme expliqué au considérant (53), les mesures anticourtournement restent en vigueur tant que ces mesures initiales sont en vigueur. Toutefois, les mesures anticourtournement en vigueur peuvent aussi être réévaluées à la suite d'une demande des sociétés soumises à ces mesures.

D. COMMUNICATION DES CONCLUSIONS

- (56) Les parties ont été informées des faits et considérations essentiels sur la base desquels il était envisagé de réinstaurer un droit antidumping définitif sur les importations de bicyclettes, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de Sri Lanka, fabriquées par City Cycle. Un délai leur a également été accordé afin qu'elles puissent formuler leurs observations à la suite de cette communication.
- (57) Les observations présentées par les parties ont été examinées et, le cas échéant, prises en considération.

E. INSTITUTION DE MESURES

- (58) Compte tenu de ce qui précède, il est jugé approprié d'étendre à nouveau les mesures initiales aux importations de bicyclettes et autres cycles (y compris les triporteurs, mais à l'exclusion des monocycles), sans moteur, expédiés de Sri Lanka, qu'ils aient ou non été déclarés originaires de ce pays, relevant actuellement des codes NC ex 8712 00 30 et ex 8712 00 70 (codes TARIC 8712 00 30 10 et 8712 00 70 91), fabriqués par City Cycle Industries.
- (59) À la lumière de la nature spécifique de l'instrument anticourtournement, qui vise à protéger l'efficacité de l'instrument antidumping, et compte tenu du fait que l'enquête a mis en évidence des éléments de preuve indiquant l'existence de pratiques de contournement sur la base des données communiquées par la société elle-même, la Commission estime qu'il convient d'instituer à nouveau des mesures à compter de la date d'enregistrement.
- (60) Le présent règlement est conforme à l'avis du comité institué par l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/1036,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Le droit antidumping définitif institué sur les importations de bicyclettes et autres cycles (y compris les triporteurs, mais à l'exclusion des monocycles), sans moteur, originaires de la République populaire de Chine, est étendu aux importations de bicyclettes et autres cycles (y compris les triporteurs, mais à l'exclusion des monocycles), sans moteur, expédiés de Sri Lanka, qu'ils aient ou non été déclarés originaires de ce pays, relevant actuellement des codes NC ex 8712 00 30 et ex 8712 00 70 (codes TARIC 8712 00 30 10 et 8712 00 70 91), fabriqués par City Cycle Industries (code additionnel TARIC B131).

2. Le droit institué en vertu du paragraphe 1 du présent article est perçu sur les importations expédiées de Sri Lanka, qu'elles aient ou non été déclarées originaires de ce pays, enregistrées conformément à l'article 1^{er} du règlement d'exécution (UE) 2017/678.

Article 2

Les autorités douanières sont invitées à lever l'enregistrement des importations instauré conformément à l'article 1^{er} du règlement d'exécution (UE) 2017/678.

Article 3

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

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

Fait à Bruxelles, le 9 janvier 2018.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

RECTIFICATIFS

Rectificatif à la directive (UE) 2015/996 de la Commission du 19 mai 2015 établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit conformément à la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 168 du 1^{er} juillet 2015)

Page 4, à l'annexe, point 2.1.1, premier alinéa:

au lieu de: «la gamme de fréquences de 63 Hz à 8 kHz»,

lire: «la gamme de fréquences de 63 Hz à 8 kHz en bandes d'octave».

Page 8, à l'annexe, point 2.2.1, sous le titre «Flux de circulation», deuxième alinéa:

au lieu de: «chaque bande d'octave i de 125 Hz à 4 kHz»,

lire: «chaque bande d'octave i de 63 Hz à 8 kHz».

Page 19, à l'annexe, point 2.3.2, sous le titre «Définition», deuxième alinéa:

au lieu de: «et v est la vitesse du train en km/h»,

lire: «et v est la vitesse du train en m/s».

Page 19, à l'annexe, point 2.3.2, sous le titre «Définition», cinquième alinéa:

au lieu de: « $A_3(\lambda)$ »,

lire: « $A_3(\lambda)'$ ».

Page 21, à l'annexe, point 2.3.2, sous le titre «Le bruit d'impact (croisements, aiguillages et jonctions)», troisième alinéa:

au lieu de: «et v est la s ième vitesse du véhicule du t ième type de véhicule en km/h»,

lire: «et v est la s ième vitesse du véhicule du t ième type de véhicule en m/s».

Page 35, à l'annexe, point 2.5.6, sous le titre «Calcul dans des conditions favorables», premier alinéa, point b):

au lieu de:

$${}^{\prime}A_{ground,F,\min} = \begin{cases} -3(1 - \overline{G}_m) & \text{if } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G}_m) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - \frac{30(z_s + z_r)}{d_p} \right) \right) & \text{otherwise,} \end{cases}$$

lire:

$${}^{\prime}A_{ground,F,\min} = \begin{cases} -3(1 - \overline{G}_m) & \text{si } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G}_m) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - \frac{30(z_s + z_r)}{d_p} \right) \right) & \text{autrement.} \end{cases}$$

Page 39, à l'annexe, point 2.5.6, sous le titre «Conditions favorables», premier alinéa:

au lieu de: «SO, OR, et SR»,

lire: « \widehat{SO} , \widehat{OR} et \widehat{SR} ».

Page 129, l'appendice G de l'annexe se lit comme suit:

«Appendice G

Base de données pour les sources du bruit ferroviaire

Le présent appendice présente la base de données pour la plupart des sources du bruit ferroviaire à utiliser pour calculer le bruit ferroviaire conformément à la méthode décrite en 2.3. Bruit du trafic ferroviaire.

Tableau G-1

Coefficients $L_{r,TR,i}$ et $L_{r,VEH,i}$ pour la rugosité de la roue et du rail

Longueur d'onde	$L_{r,VEH,i}$		
	Type de freins		
	c	k	n
	Frein à sabot en fonte	Frein mixte	Frein à disque
1 000 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
800 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
630 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
500 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
400 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
315 mm	2,2	- 4,0	- 5,9
250 mm	2,2	- 4,0	2,3
200 mm	2,2	- 4,0	2,8
160 mm	2,4	- 4,0	2,6
120 mm	0,6	- 4,0	1,2
100 mm	2,6	- 4,0	2,1
80 mm	5,8	- 4,3	0,9
63 mm	8,8	- 4,6	- 0,3
50 mm	11,1	- 4,9	- 1,6
40 mm	11,0	- 5,2	- 2,9
31,5 mm	9,8	- 6,3	- 4,9
25 mm	7,5	- 6,8	- 7,0
20 mm	5,1	- 7,2	- 8,6

$L_{r,VEH,i}$			
Longueur d'onde	Type de freins		
	c	k	n
	Frein à sabot en fonte	Frein mixte	Frein à disque
16 mm	3,0	- 7,3	- 9,3
12 mm	1,3	- 7,3	- 9,5
10 mm	0,2	- 7,1	- 10,1
8 mm	- 0,7	- 6,9	- 10,3
6,3 mm	- 1,2	- 6,7	- 10,3
5 mm	- 1,0	- 6,0	- 10,8
4 mm	0,3	- 3,7	- 10,9
3,2 mm	0,2	- 2,4	- 9,5
2,5 mm	1,3	- 2,6	- 9,5
2 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1,6 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1,2 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
1 mm	3,1	- 2,5	- 9,5
0,8 mm	3,1	- 2,5	- 9,5

$L_{r,TR,i}$		
Longueur d'onde	Rugosité du rail	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (bien entretenu et très lisse)	Réseau moyen (entretien normal, lisse)
1 000 mm	17,1	11,0
800 mm	17,1	11,0
630 mm	17,1	11,0
500 mm	17,1	11,0
400 mm	17,1	11,0
315 mm	15,0	10,0
250 mm	13,0	9,0
200 mm	11,0	8,0
160 mm	9,0	7,0
120 mm	7,0	6,0
100 mm	4,9	5,0

$L_{r,TR,i}$		
Longueur d'onde	Rugosité du rail	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (bien entretenu et très lisse)	Réseau moyen (entretien normal, lisse)
80 mm	2,9	4,0
63 mm	0,9	3,0
50 mm	- 1,1	2,0
40 mm	- 3,2	1,0
31,5 mm	- 5,0	0,0
25 mm	- 5,6	- 1,0
20 mm	- 6,2	- 2,0
16 mm	- 6,8	- 3,0
12 mm	- 7,4	- 4,0
10 mm	- 8,0	- 5,0
8 mm	- 8,6	- 6,0
6,3 mm	- 9,2	- 7,0
5 mm	- 9,8	- 8,0
4 mm	- 10,4	- 9,0
3,2 mm	- 11,0	- 10,0
2,5 mm	- 11,6	- 11,0
2 mm	- 12,2	- 12,0
1,6 mm	- 12,8	- 13,0
1,2 mm	- 13,4	- 14,0
1 mm	- 14,0	- 15,0
0,8 mm	- 14,0	- 15,0

Tableau G-2

Coefficients $A_{3,i}$ pour le filtre de contact

$A_{3,i}$					
Longueur d'onde	Charge à l'essieu 50 kN — diamètre de roue 360 mm	Charge à l'essieu 50 kN — diamètre de roue 680 mm	Charge à l'essieu 25 kN — diamètre de roue 920 mm	Charge à l'essieu 50 kN — diamètre de roue 920 mm	Charge à l'essieu 100 kN — diamètre de roue 920 mm
1 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
800 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

$A_{3,i}$					
Longueur d'onde	Charge à l'essieu 50 kN — diamètre de roue 360 mm	Charge à l'essieu 50 kN — diamètre de roue 680 mm	Charge à l'essieu 25 kN — diamètre de roue 920 mm	Charge à l'essieu 50 kN — diamètre de roue 920 mm	Charge à l'essieu 100 kN — diamètre de roue 920 mm
630 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
500 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
400 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
200 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
160 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
120 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
80 mm	0,0	0,0	0,0	- 0,2	- 0,2
63 mm	0,0	- 0,2	- 0,2	- 0,5	- 0,6
50 mm	- 0,2	- 0,4	- 0,5	- 0,9	- 1,3
40 mm	- 0,5	- 0,7	- 0,9	- 1,6	- 2,2
31,5 mm	- 1,2	- 1,5	- 1,6	- 2,5	- 3,7
25 mm	- 2,0	- 2,8	- 2,5	- 3,8	- 5,8
20 mm	- 3,0	- 4,5	- 3,8	- 5,8	- 9,0
16 mm	- 4,3	- 7,0	- 5,8	- 8,5	- 11,5
12 mm	- 6,0	- 10,3	- 8,5	- 11,4	- 12,5
10 mm	- 8,4	- 12,0	- 12,0	- 12,0	- 12,0
8 mm	- 12,0	- 12,5	- 12,6	- 13,5	- 14,0
6,3 mm	- 11,5	- 13,5	- 13,5	- 14,5	- 15,0
5 mm	- 12,5	- 16,0	- 14,5	- 16,0	- 17,0
4 mm	- 13,9	- 16,0	- 16,0	- 16,5	- 18,4
3,2 mm	- 14,7	- 16,5	- 16,5	- 17,7	- 19,5
2,5 mm	- 15,6	- 17,0	- 17,7	- 18,6	- 20,5
2 mm	- 16,6	- 18,0	- 18,6	- 19,6	- 21,5
1,6 mm	- 17,6	- 19,0	- 19,6	- 20,6	- 22,4
1,2 mm	- 18,6	- 20,2	- 20,6	- 21,6	- 23,5
1 mm	- 19,6	- 21,2	- 21,6	- 22,6	- 24,5
0,8 mm	- 20,6	- 22,2	- 22,6	- 23,6	- 25,4

Tableau G-3

Coefficients $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ et $L_{H,VEH,SUP,i}$ pour les fonctions de transfert

(les valeurs sont exprimées en niveau de puissance acoustique par essieu)

$L_{H,TR,i}$							
Fréquence	Base de la voie/Type de semelle						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Traverse monobloc sur semelle souple	Traverse monobloc sur semelle de rigidité moyenne	Traverse monobloc sur semelle rigide	Traverse bibloc sur semelle souple	Traverse bibloc sur semelle de rigidité moyenne	Traverse bibloc sur semelle rigide	Traverse en bois
50 Hz	53,3	50,9	50,1	50,9	50,0	49,8	44,0
63 Hz	59,3	57,8	57,2	56,6	56,1	55,9	51,0
80 Hz	67,2	66,5	66,3	64,3	64,1	64,0	59,9
100 Hz	75,9	76,8	77,2	72,3	72,5	72,5	70,8
125 Hz	79,2	80,9	81,6	75,4	75,8	75,9	75,1
160 Hz	81,8	83,3	84,0	78,5	79,1	79,4	76,9
200 Hz	84,2	85,8	86,5	81,8	83,6	84,4	77,2
250 Hz	88,6	90,0	90,7	86,6	88,7	89,7	80,9
316 Hz	91,0	91,6	92,1	89,1	89,6	90,2	85,3
400 Hz	94,5	93,9	94,3	91,9	89,7	90,2	92,5
500 Hz	97,0	95,6	95,8	94,5	90,6	90,8	97,0
630 Hz	99,2	97,4	97,0	97,5	93,8	93,1	98,7
800 Hz	104,0	101,7	100,3	104,0	100,6	97,9	102,8
1 000 Hz	107,1	104,4	102,5	107,9	104,7	101,1	105,4
1 250 Hz	108,3	106,0	104,2	108,9	106,3	103,4	106,5
1 600 Hz	108,5	106,8	105,4	108,8	107,1	105,4	106,4
2 000 Hz	109,7	108,3	107,1	109,8	108,8	107,7	107,5
2 500 Hz	110,0	108,9	107,9	110,2	109,3	108,5	108,1
3 160 Hz	110,0	109,1	108,2	110,1	109,4	108,7	108,4
4 000 Hz	110,0	109,4	108,7	110,1	109,7	109,1	108,7
5 000 Hz	110,3	109,9	109,4	110,3	110,0	109,6	109,1
6 350 Hz	110,0	109,9	109,7	109,9	109,8	109,6	109,1
8 000 Hz	110,1	110,3	110,4	110,0	110,0	109,9	109,5
10 000 Hz	110,6	111,0	111,4	110,4	110,5	110,6	110,2

$L_{r,VEH,i}$				
Fréquence	Roue de diamètre 920 mm, sans mesure	Roue de diamètre 840 mm, sans mesure	Roue de diamètre 680 mm, sans mesure	Roue de diamètre 1 200 mm, sans mesure
50 Hz	75,4	75,4	75,4	75,4
63 Hz	77,3	77,3	77,3	77,3
80 Hz	81,1	81,1	81,1	81,1
100 Hz	84,1	84,1	84,1	84,1
125 Hz	83,3	82,8	82,8	82,8
160 Hz	84,3	83,3	83,3	83,3
200 Hz	86,0	84,1	83,9	84,5
250 Hz	90,1	86,9	86,3	90,4
316 Hz	89,8	87,9	88,0	90,4
400 Hz	89,0	89,9	92,2	89,9
500 Hz	88,8	90,9	93,9	90,1
630 Hz	90,4	91,5	92,5	91,3
800 Hz	92,4	91,5	90,9	91,5
1 000 Hz	94,9	93,0	90,4	93,6
1 250 Hz	100,4	98,7	93,2	100,5
1 600 Hz	104,6	101,6	93,5	104,6
2 000 Hz	109,6	107,6	99,6	115,6
2 500 Hz	114,9	111,9	104,9	115,9
3 160 Hz	115,0	114,5	108,0	116,0
4 000 Hz	115,0	114,5	111,0	116,0
5 000 Hz	115,5	115,0	111,5	116,5
6 350 Hz	115,6	115,1	111,6	116,6
8 000 Hz	116,0	115,5	112,0	117,0
10 000 Hz	116,7	116,2	112,7	117,7

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Fréquence	Type de véhicule
	a
	Normes UE
50 Hz	0,0
63 Hz	0,0
80 Hz	0,0

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Fréquence	Type de véhicule
	a
	Normes UE
100 Hz	0,0
125 Hz	0,0
160 Hz	0,0
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
316 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0
1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 160 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 350 Hz	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Tableau G-4

Coefficients $L_{R,IMPACT,i}$ pour bruit d'impact

$L_{R,IMPACT,i}$	
Longueur d'onde	Aiguillage/joint/croisement/100 m
1 000 mm	22,4
800 mm	22,4
630 mm	22,4
500 mm	23,8

$L_{R,IMPACTi}$	
Longueur d'onde	Aiguillage/joint/croisement/100 m
400 mm	24,7
315 mm	24,7
250 mm	23,4
200 mm	21,7
160 mm	20,2
120 mm	20,4
100 mm	20,8
80 mm	20,9
63 mm	19,8
50 mm	18
40 mm	16
31,5 mm	13
25 mm	10
20 mm	6
16 mm	1
12 mm	- 4
10 mm	- 11
8 mm	- 16,5
6,3 mm	- 18,5
5 mm	- 21
4 mm	- 22,5
3,2 mm	- 24,7
2,5 mm	- 26,6
2 mm	- 28,6
1,6 mm	- 30,6
1,2 mm	- 32,6
1 mm	- 34
0,8 mm	- 34

Tableau G-5

Coefficients $L_{w,0,idling}$ pour le bruit de traction

(les valeurs sont exprimées en niveau de puissance acoustique par véhicule)

$L_{w,0,idling}$										
Fréquence	Type de véhicule									
	d		d		d		e		e	
	Locomotive Diesel (env. 800 kW)		Locomotive Diesel (env. 2 200 kW)		Locomotive Diesel — plusieurs unités		Locomotive électrique		Locomotive Diesel — plusieurs unités	
	Source A	Source B	Source A	Source B	Source A	Source B	Source A	Source B	Source A	Source B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	31,4	30,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Tableau G-6

Coefficients $L_{w,0,1}$, $L_{w,0,2}$, α_1 , α_2 pour le bruit aérodynamique

Les valeurs sont exprimées en niveau de puissance acoustique par véhicule (pour un véhicule d'une longueur de 20 m)

	Bruit aérodynamique à 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Fréquence	$L_{w,0,1}$	$L_{w,0,2}$
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
316 Hz	115,9	35,9
400 Hz	116,3	36,3
500 Hz	116,2	36,3
630 Hz	115,2	36,3
800 Hz	115,8	36,2
1 000 Hz	115,7	36,5
1 250 Hz	115,7	36,4
1 600 Hz	114,7	105,2
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
3 160 Hz	114,5	105,6
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
6 350 Hz	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Tableau G7

Coefficients C_{bridge} pour le rayonnement structurel

C_{bridge}	
Base de la voie	
N	L
Ponts principalement en béton ou maçonnerie, tout type de forme de voie	Ponts principalement en acier avec voies sur ballast
1	4»

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR