Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/909

22.3.2024

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2024/909 DE LA COMMISSION

du 19 mars 2024

acceptant une demande soumise par l'Irlande, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de non-application du règlement (UE) nº 1300/2014 de la Commission (STI PMR) aux voitures intermédiaires ICDMU — B2 de classe 22000 détenues par l'entreprise ferroviaire irlandaise Iarnród Éireann

[notifiée sous le numéro C(2024) 1680]

(Les textes en langues anglaise et irlandaise sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ([1]), et notamment son article 7, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le 21 septembre 2023, l'Irlande a soumis à la Commission une demande de non-application des points suivants de l'annexe du règlement (UE) nº 1300/2014 de la Commission ([2]) (ci-après la «STI PMR»): 4.2.2.1.1(2), 4.2.2.1.2.1(8), 4.2.2.3.1(5), 4.2.2.7.2(6) et 4.2.2.7.3(4). Ces points définissent certains paramètres ergonomiques des wagons, détaillés dans les considérants 10 à 14.

(2) Cette demande a été soumise sur la base de l'article 7, paragraphe 1, point e), de la directive (UE) 2016/797, qui couvre les réseaux ferroviaires enclavés ou isolés par la mer, ou séparés en raison de conditions géographiques spécifiques du réseau ferroviaire du reste de l'Union.

(3) Afin de répondre à l'augmentation rapide de la demande de passagers sur les services ferroviaires exploités par sa flotte, l'entreprise ferroviaire irlandaise Iarnród Éireann (ci-après l'«IÉ-RU») prévoit d'obtenir une capacité supplémentaire en ajoutant une ou deux voitures à certaines compositions fixes existantes. Pour cela, l'IÉ-RU a conclu un accord-cadre avec Mitsui pour la fourniture des véhicules intermédiaires supplémentaires (voitures B2) nécessaires à l'extension des compositions fixes existantes.

(4) Fin 2022, Mitsui a livré 41 voitures B2. L'accord conclu prévoit une option pour la fourniture de 60 voitures supplémentaires, qui peuvent être demandées jusqu'en décembre 2026, ce qui porte le nombre total de voitures à 101.

(5) Les voitures B2 ont déjà fait l'objet de la décision d'exécution (UE) 2022/856 de la Commission ([3]), dans laquelle cette dernière a accepté que certaines dispositions de ses règlements (UE) nº 1302/2014 ([4]) et (UE) nº 1303/2014 ([5]) ne soient pas appliquées à ces voitures.

([1]) JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Règlement (UE) nº 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (JO L 356 du 12.12.2014, p. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) Décision d'exécution (UE) 2022/856 de la Commission du 30 mai 2022 acceptant une demande présentée par l'Irlande, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer le règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission et le règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission aux voitures intermédiaires IÉ-RU classe 22000 ICDMU «B2» (JO L 150 du 1.6.2022, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

([4]) Règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([5]) Règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) Les voitures B2 doivent être incluses dans des rames à composition fixe existantes qui ne sont pas conformes à la STI PMR. L'application des exigences de la STI PMR aux voitures B2 créerait des problèmes de compatibilité entre les véhicules conformes et les véhicules non conformes à la STI PMR, ce qui entraînerait des difficultés techniques et des complexités de production disproportionnées. Par exemple, l'affichage d'informations visuelles dynamiques de manière uniforme et lisible au niveau des trains nécessiterait de nouveaux logiciels, le remplacement des afficheurs intérieurs de toute la flotte et possiblement une conception entièrement nouvelle de l'architecture du système. L'application des exigences de la STI PMR aux voitures B2 entraînerait également un retard dans l'autorisation des véhicules et engendrerait des coûts supplémentaires.

(7) À titre de mesure d'atténuation, l'Irlande a proposé que les voitures B2 aient la même conception que les véhicules existants. Les voitures B2 concernées ont été conçues conformément aux exigences applicables du Railway Group Standards, établies par l'organisme britannique Rail Safety and Standards Board (RSSB) du Royaume-Uni, aux normes du CEN et du Cenelec et aux normes nationales irlandaises. Leur conception ne s'écarte des exigences de ces normes et codes que lorsque cela est nécessaire pour garantir l'intégration en toute sécurité et la compatibilité des véhicules avec le réseau ferroviaire irlandais dans son état actuel.

(8) L'application des exigences de la STI PMR apporterait des avantages négligeables par rapport à cette conception, tandis que la non-application de la STI PMR serait limitée à ce qui est nécessaire pour assurer la compatibilité avec les compositions fixes existantes en matière d'accessibilité. Comme l'ont démontré les passagers réguliers circulant dans les compositions fixes existantes, les dispositions de remplacement proposées satisferaient aux exigences essentielles applicables et compenseraient chaque cas de non-application de la STI PMR.

(9) Pour ce qui est du point 4.2.2.1.1(2) de la STI PMR, la poignée du siège est la même que celle installée dans les compositions fixes existantes. Elle est conforme aux exigences de la STI PMR relatives aux poignées dans tous ses aspects, à l'exception du centre de la partie utilisable de la poignée, qui se trouve à une hauteur supérieure de 15 mm à celle prescrite dans la STI PMR.

(10) Pour ce qui est du point 4.2.2.1.2.1(8) de la STI PMR, le siège prioritaire est le même que celui utilisé dans les compositions fixes existantes. Il est conforme à la STI PMR dans tous ses aspects, à l'exception de la largeur d'assise utile, qui est plus petite de 1 % par rapport à celle requise par la STI PMR. Cette faible diminution ne compromet pas l'accessibilité du siège et, lorsque celui-ci est utilisé, elle ne conduit pas les passagers assis sur des sièges prioritaires adjacents à empiéter sur l'espace de leurs voisins.

(11) Pour ce qui est du point 4.2.2.3.1(5) de la STI PMR, les dispositifs d'ouverture et de fermeture de porte sont les mêmes que ceux utilisés dans les compositions fixes existantes. Ils sont conformes à la STI PMR dans tous ses aspects, à l'exception du bouton d'ouverture, qui se trouve sous le bouton de fermeture.

(12) Pour ce qui est du point 4.2.2.7.2(6) de la STI PMR, le système de réservation de sièges est le même que celui utilisé dans les compositions fixes existantes du point de vue des dimensions et de l'apparence. Des lettres sont utilisées pour distinguer les véhicules. Elles sont affichées à l'extérieur du véhicule, sur des afficheurs extérieurs indiquant la destination. La hauteur des lettres est de 55 mm au lieu de 70 mm comme prescrit par la STI PMR.

(13) Pour ce qui est du point 4.2.2.7.3(4) de la STI PMR, les afficheurs intérieurs sont les mêmes que ceux utilisés dans les compositions fixes existantes du point de vue des dimensions et de l'apparence. Ils sont conformes à la STI PMR dans tous ses aspects, à l'exception de la hauteur des caractères, de 35 mm au lieu de 55 mm comme prescrit par la formule relative à la distance de visualisation.

(14) Les voitures B2 et les rames à composition fixe dans lesquelles elles devraient être incluses sont destinées à être utilisées dans une zone géographique couvrant l'ensemble du réseau ferroviaire irlandais, dont l'écartement des rails est différent (1 600 mm), sans possibilité de réutilisation commerciale viable dans d'autres zones de l'espace ferroviaire unique européen.

(15) Le réseau irlandais est connecté au réseau d'Irlande du Nord. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord s'est retiré de l'Union européenne le 31 janvier 2020. L'Irlande du Nord est donc devenue un pays tiers voisin de l'Union européenne. Par conséquent, l'Irlande ne partage plus de frontière terrestre avec un autre État membre et son réseau ferroviaire s'est retrouvé séparé et isolé du reste du réseau ferroviaire de l'Union européenne.

(16) La demande présentée par l'Irlande, et plus particulièrement les informations figurant dans le dossier, sont complètes, cohérentes et prévoient l'application de mesures de remplacement appropriées.

(17) Par conséquent, la Commission considère que les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 1, point e), et à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 sont remplies,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande de l'Irlande de non-application des points 4.2.2.1.1(2), 4.2.2.1.2.1(8), 4.2.2.3.1(5), 4.2.2.7.2(6) et 4.2.2.7.3(4) de l'annexe du règlement (UE) nº 1300/2014 à 101 voitures intermédiaires ICDMU – B2 de classe 22000 (ci-après les «voitures B2») qui circuleront sur le réseau irlandais est acceptée par la Commission.

Article 2

L'Irlande communique à la Commission les numéros d'identification des voitures B2 et de leurs compositions fixes respectives pour chaque lot de voitures B2 mis en service sur le réseau irlandais et au plus tard le 31 décembre 2026.

Article 3

L'Irlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 mars 2024.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission