Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2023/2697

6.12.2023

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2023/2697 DE LA COMMISSION

du 1er décembre 2023

relative à l'acceptation des demandes présentées par la République italienne et la République française, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer à quatre véhicules V300 Zefiro I-F le point 4.2.10.2.1 de l'annexe du règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission

[notifiée sous le numéro C(2023) 8145]

(Les textes en langues française et italienne 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 17 avril 2023, l'Italie a présenté à la Commission une demande de non-application du point 4.2.10.2.1 «Mesures de prévention des incendies — Exigences relatives aux matériaux» de l'annexe du règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission ([2]) concernant le réaménagement de quatre véhicules V300 Zefiro, fabriqués par Bombardier et respectivement identifiés par les numéros ETR 1000 -23, -28, -31 et -47.

(2) Le 11 mai 2023, la France a présenté à la Commission une demande identique pour les quatre mêmes véhicules.

(3) Les informations fournies par les demandeurs ont permis à la Commission d'examiner les demandes de non-application.

(4) Les demandes concernent des véhicules V300 Zefiro achetés initialement par Trenitalia S.p.A. en 2010 (dans le cadre du contrat nº 14625 du 30 septembre 2010) et faisant partie d'une flotte de 50 véhicules, en vue d'une exploitation sur le réseau ferroviaire italien. Le 22 octobre 2021, au titre du contrat nº 4669, Trenitalia S.p.A. a demandé le réaménagement de trois véhicules de la flotte d'origine, aux fins de leur exploitation sur un service transfrontalier entre la France et l'Italie. Le 7 novembre 2021, Trenitalia S.p.A. a demandé, par la lettre d'intention TRNIT-DACQ.ACQR\ P\ 2022\ 0040367, le réaménagement d'un véhicule supplémentaire aux mêmes fins. Les véhicules réaménagés sont du type V300 Zefiro I-F. Pour permettre leur exploitation sur le réseau national français, les véhicules V300 Zefiro I-F sont équipés d'un système de protection automatique des trains supplémentaire: le sous-système bi-standard ERTMS/TVM ([3]) dans une configuration «nationale réduite» en interface avec le sous-système KVB ([4]) de protection des trains, ainsi que le sous-système ATESS de type 3G ([5]) en interface avec le KVB. Le système de protection automatique des trains est le seul autorisé à fonctionner sur des lignes du réseau français à grande vitesse qui ne sont pas équipées de l'ERTMS.

([1]) JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.
([2]) 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).
([3]) ERTMS: système européen de gestion du trafic ferroviaire; TVM: transmission voie-machine.
([4]) KVB: contrôle de vitesse par balises.
([5]) ATESS de type 3G: Enregistreur de données du train.

(5) Ces 4 véhicules V300 Zefiro sont destinés à renforcer le parc de cinq trains à grande vitesse V300 Zefiro effectuant le service transfrontalier entre la France et l'Italie et qui ont fait l'objet de la même demande de non-application, initialement accordée par la décision d'exécution de la Commission (2021) 3242 final ([6]) en France et par la décision d'exécution de la Commission (2021) 3225 final ([7]) en Italie.

(6) Les demandes ont été présentées sur la base de l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797, à savoir l'absence de viabilité économique du réaménagement des véhicules concernés dans le plein respect du point 4.2.10.2.1 «Mesures de prévention des incendies — Exigences relatives aux matériaux» de l'annexe du règlement (UE) nº 1302/2014.

(7) Parmi les systèmes énumérés au considérant 4, la version du KVB à mettre en interface avec le système bi-standard ERTMS/TVM-Ligne de base 2 n'est plus fabriquée et ne devrait plus l'être à l'avenir. Les sous-systèmes KVB disponibles pour le demandeur sont des pièces fabriquées avant 2011. La plupart de leurs composants ne sont pas conformes à la norme EN 45545-2:2013+A1:2015 visée au point 58 de l'appendice J.1 du règlement (UE) nº 1302/2014. De même, certains composants du sous-système ERTMS/TVM bi-standard ne sont pas non plus conformes à la norme EN 45545-2:2013+A1:2015. La mise au point d'une solution technique conforme à la norme EN 45545-2:2013+A1:2015 compromettrait la viabilité économique du projet, car elle nécessiterait un investissement considérable, équivalent à près de 52 mois de développement et de certification.

(8) Les autres spécifications appliquées à tous les composants mentionnés au considérant 7, à l'exception de la brosse Memor, sont les normes françaises NF F 16-101:1988 et NF F 16-102:1992. Ces normes sont largement reconnues au niveau de l'Union, étant donné qu'elles ont été acceptées en remplacement de la norme EN 45545-2:2013 au cours de la période transitoire prévue par le point 7.1.1.5 de l'annexe du règlement (UE) nº 1302/2014, qui a pris fin le 1er janvier 2018. Dans le cas de la brosse Memor de 403 grammes, la catégorie de résistance au feu utilisée dans des projets antérieurs et acceptée conformément aux versions précédentes de la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» était la catégorie UL94:HB. Pour les pièces externes d'un poids supérieur à 400 grammes, la norme EN 45545-2:2013+A1:2015 exige la catégorie supérieure UL94:V0. Elle n'est pas exigée pour les pièces externes d'un poids inférieur à 400 grammes. Compte tenu de l'expérience acquise par le passé grâce à une large utilisation du système de protection automatique des trains et du fait que la brosse Memor ne dépasse ce seuil que de 3 grammes, le demandeur propose de conserver la catégorie UL94:HB.

(9) L'absence de décision positive engendrerait un retard de 4 ans dans la mise à disposition de nouveaux trains capables d'assurer le même service. Ce retard impliquerait des conséquences économiques, le passage à des moyens de transport plus polluants ainsi que l'absence de synergies entre les cinq trains V300 Zefiro déjà en service et les véhicules qui font l'objet de la présente demande.

(10) Sur la base des arguments présentés par les demandeurs et repris aux considérants 7, 8 et 9, les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 1, point c), et à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, devraient être considérées comme remplies pour les quatre véhicules à moderniser dans le cadre des demandes présentées par la France et l'Italie. Par conséquent, la demande devrait être acceptée.

(11) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 51 de la directive (UE) 2016/797,

([6]) Décision d'exécution de la Commission du 11.5.2021 relative à l'acceptation d'une demande présentée par la République française, conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer à 5 véhicules V300 ZEFIRO le point 4.2.10.2.1 de l'annexe du règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission, C(2021) 3242 final

([7]) Décision d'exécution de la Commission du 10.5.2021 corrigeant la décision d'exécution C (2020) 4326 final acceptant une demande présentée par la République italienne, conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer à 5 véhicules V300 ZEFIRO le point 4.2.10.2.1 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) nº 1302/2014 de la Commission.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les demandes de la France et de l'Italie, notifiées à la Commission le 17 avril 2023 et le 11 mai 2023, de ne pas appliquer le point 4.2.10.2.1 «Mesures de prévention des incendies — Exigences relatives aux matériaux» de l'annexe du règlement (UE) nº 1302/2014 aux véhicules V300 Zefiro I-F - ETR 1000 -23, ETR 1000 -28, ETR 1000 -31 et ETR 1000 -47 de la société Bombardier Transportation Italy, sont acceptées pour les composants énumérés dans le tableau suivant, à condition qu'ils soient conformes à la norme de remplacement correspondante:

Nom du composant	Norme de remplacement
Sous-système KVB	
Tiroir UEVAL équipé	NF F 16-101 et NF F 16-102
Panneau d'affichage STD	NF F 16-101 et NF F 16-102
Panneau de visualisation des données STD	NF F 16-101 et NF F 16-102
Antenne	NF F 16-101 et NF F 16-102
Boîtier CTV	NF F 16-101 et NF F 16-102
Câbles spécifiques du tableau KVB	NF F 16-101 et NF F 16-102
Boîtier du tableau KVB	NF F 16-101 et NF F 16-102
Sous-système bi-standard ERTMS/TVM	
PSTD-A	NF F 16-101 et NF F 16-102
PSTD-B	NF F 16-101 et NF F 16-102
Capteur TVM IP-1/P	NF F 16-101 et NF F 16-102
Capteur TVM 2G	NF F 16-101 et NF F 16-102
Capteur TVM BSP	NF F 16-101 et NF F 16-102
BE KARM GPS 72V	NF F 16-101 et NF F 16-102
Brosse Memor	UL94: HB

La présente décision s'applique dans les limites géographiques des réseaux ferroviaires italien et français.

Article 2

La République française et la République italienne sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 1er décembre 2023.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission