

**E 5481**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

TREIZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
Le 15 juillet 2010

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 15 juillet 2010

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE  
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**Projet de décision de la Commission** du modifiant les décisions 2006/920/CE et 2008/231/CE relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant le sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

12060/10





**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 12 juillet 2010  
(OR. en)**

**12060/10**

**TRANS 189**

**NOTE DE TRANSMISSION**

---

Origine:	Commission européenne
Date de réception:	7 juillet 2010
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
Objet:	Projet de décision de la Commission du modifiant les décisions 2006/920/CE et 2008/231/CE relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant le sous-système "Exploitation et gestion du trafic" du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

---

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission D008758/02.

p.j.: D008758/02



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le X.X.2010  
C(2010) XXX

**D008758/02**

Projet de

**DÉCISION DE LA COMMISSION**

**du**

**modifiant les décisions 2006/920/CE et 2008/231/CE relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant le sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse**

Projet de

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du

**modifiant les décisions 2006/920/CE et 2008/231/CE relatives aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant le sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse**

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté<sup>1</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 1,

vu les recommandations de l'Agence ferroviaire européenne du 17 juillet 2009 concernant des règles cohérentes en matière d'ERTMS dans les STI «Contrôle-commande et signalisation» et «Exploitation et gestion du trafic» (ERA/REC/2009-02/INT), une version révisée de l'annexe P des STI «Exploitation et gestion du trafic» pour les systèmes ferroviaires conventionnel et à grande vitesse (ERA/REC/2009-03/INT), une version révisée de l'annexe T des STI «Exploitation et gestion du trafic» pour le système ferroviaire conventionnel (ERA/REC/2009-04/INT) et une modification visant à harmoniser la directive 2007/59/CE et les STI «Exploitation et gestion du trafic» en ce qui concerne les dispositions relatives aux qualifications des conducteurs de train (ERA/REC/2009-05/INT),

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 12 du règlement (CE) n° 881/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004<sup>2</sup> prévoit que l'Agence ferroviaire européenne (ci-après «l'Agence») veille à ce que les spécifications techniques d'interopérabilité («STI») soient adaptées au progrès technique, aux évolutions du marché et aux exigences sociales et propose à la Commission la modification des STI qu'elle estime nécessaires.
- (2) Par la décision C(2007)3371 du 13 juillet 2007, la Commission a confié un mandat à l'Agence pour la réalisation de certaines activités en vertu de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse<sup>3</sup> et de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel<sup>4</sup>. En vertu de ce mandat, l'Agence est

---

<sup>1</sup> JO L 191 du 18.7.2008, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 164 du 21.10.1997, p. 1. Version rectifiée au JO L 220 du 21.6.2004, p. 3.

<sup>3</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p. 6.

<sup>4</sup> JO L 110 du 20.4.2001, p. 1.

chargée d'effectuer la révision de la STI sur l'exploitation et la gestion du trafic du système ferroviaire conventionnel, adoptée par la décision 2006/920/CE de la Commission du 11 août 2006<sup>5</sup>, et de la STI révisée sur l'exploitation et la gestion du trafic du système ferroviaire à grande vitesse, adoptée par la décision 2008/231/CE de la Commission du 1<sup>er</sup> février 2008<sup>6</sup>; il lui revient en outre de donner des avis techniques sur les erreurs critiques et de publier une liste des erreurs mineures détectées.

- (3) Un système européen de contrôle des trains (European Train Control System ou «ETCS») et une transmission radio continue (Global system for Mobile communications – Railways: «GSM-R») sont considérés comme des instruments importants en vue d'une harmonisation du système ferroviaire transeuropéen. En conséquence, il est nécessaire d'harmoniser le plus rapidement possible les règles relatives à ces systèmes. En application de ce principe, les systèmes ETCS et GSM-R sont définis dans les STI.
- (4) La cohérence et la clarté des exigences contenues dans les STI sont essentielles. Cela implique également que différentes STI ne peuvent pas renvoyer à des exigences techniques à différents stades de développement. Il convient donc que toutes les STI renvoient à des exigences techniques identiques.
- (5) Afin d'harmoniser les règles relatives aux STI pour les systèmes ferroviaires transeuropéens conventionnel et à grande vitesse, il convient de publier les règles relatives aux aspects opérationnels sous la forme d'un document technique sur le site internet de l'Agence.
- (6) La STI sur l'exploitation et la gestion du trafic pour le rail conventionnel devrait comporter la même référence que celle de la STI révisée sur l'exploitation et la gestion du trafic pour le réseau à grande vitesse.
- (7) La révision du document technique «Annexe A de la STI-OPE» devrait suivre le «processus de gestion du contrôle du changement» (Change Control management process - CCM) qui est appliqué pour valider les spécifications techniques pour le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS).
- (8) Conformément à l'article 32, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE, à chaque véhicule doit être attribué un numéro d'immatriculation européen de véhicule (NEV) au moment de la délivrance de la première autorisation de mise en service. Conformément à la décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE<sup>7</sup>, le NEV est consigné dans le registre national des véhicules qui est tenu et mis à jour par l'organisme national désigné par l'État membre concerné.
- (9) Les exigences relatives à l'identification des véhicules énoncées dans l'annexe P de la STI sur l'exploitation et la gestion du trafic (pour les systèmes ferroviaires conventionnel et à grande vitesse) doivent être révisées pour tenir compte de l'évolution du cadre juridique que forment la directive 2008/57/CE et la décision 2007/756/CE de la Commission. Étant donné que plusieurs codes des caractéristiques techniques changent en raison du progrès technique, il convient de confier à l'Agence la publication et la mise à jour des listes de ces codes.

---

<sup>5</sup> JO L 359 du 18.12.2006, p. 1.

<sup>6</sup> JO L 84 du 26.3.2008, p. 1.

<sup>7</sup> JO L 305 du 23.11.2007, p. 30.

- (10) Les exigences en matière de performances de freinage sont un point ouvert de la STI sur l'exploitation et la gestion du trafic pour le système ferroviaire conventionnel. Il conviendrait d'harmoniser les aspects opérationnels liés aux performances de freinage.
- (11) La directive 2007/59/CE<sup>8</sup> définit les exigences en matière de compétences professionnelles et d'aptitude physique et psychologique des conducteurs de train. Afin d'éviter les chevauchements et doubles emplois, les STI sur l'exploitation et la gestion du trafic ne devraient pas comporter de telles exigences.
- (12) Il y a donc lieu de modifier les décisions 2006/920/CE et 2008/231/CE en conséquence.
- (13) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué en vertu de l'article 29, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*  
*Modification de la décision 2006/920/CE*

La décision 2006/920/CE est modifiée comme suit:

a) Les articles 1<sup>er</sup> *bis* et 1<sup>er</sup> *ter* suivants sont insérés:

«Article premier *bis*

Gestion des codes techniques.

1. L'Agence ferroviaire européenne (ERA) publie sur son site internet les listes des codes techniques visés dans les annexes P.9, P.10, P.11, P.12 et P.13.
2. L'ERA tient à jour les listes de codes visées au paragraphe 1 et informe la Commission de tout changement. La Commission informe les États membres de changements concernant ces codes techniques par l'intermédiaire du comité institué par l'article 29 de la directive 2008/57/CE.

«Article premier *ter*

Jusqu'au 31 décembre 2013, si un véhicule est vendu ou loué pour une période ininterrompue de plus de 6 mois et si aucun changement n'intervient concernant l'ensemble des caractéristiques techniques pour lesquelles la mise en service du véhicule a été autorisée, le numéro d'immatriculation européen du véhicule (NEV) peut être modifié par une nouvelle immatriculation du véhicule avec annulation de la première immatriculation.

Si cette nouvelle immatriculation concerne un État membre différent de l'État membre de première immatriculation, l'entité responsable de l'enregistrement compétente pour la nouvelle immatriculation peut demander une copie de la documentation relative à l'immatriculation précédente.

Ce changement de NEV ne remet pas en question l'application des articles 21 à 26 de la directive 2008/57/CE en ce qui concerne les procédures d'autorisation.

---

<sup>8</sup> JO L 184 du 3.12.2007, p. 51.

Les frais administratifs liés au changement de NEV sont à la charge de la partie qui demande le changement.

b) Les annexes sont modifiées comme indiqué à l'annexe I.

*Article 2*  
*Modification de la décision 2008/231/CE*

La décision 2008/231/CE est modifiée comme suit:

a) Les articles 1<sup>er</sup> *bis* et 1<sup>er</sup> *ter* suivants sont insérés:

«Article premier *bis*

Gestion des codes techniques

1. L'Agence ferroviaire européenne (ERA) publie sur son site internet les listes des codes techniques visés aux annexes P.9, P.10, P.11, P.12 et P.13.

2. L'ERA tient à jour les listes de codes visées au paragraphe 1 et informe la Commission de tout changement. La Commission informe les États membres de changements concernant ces codes techniques par l'intermédiaire du comité institué par l'article 29 de la directive 2008/57/CE.

«Article premier *ter*

Jusqu'au 31 décembre 2013, si un véhicule est vendu ou loué pour une période ininterrompue de plus de 6 mois et si aucun changement n'intervient concernant l'ensemble des caractéristiques techniques pour lesquelles la mise en service du véhicule a été autorisée, le numéro d'immatriculation européen du véhicule peut être modifié par une nouvelle immatriculation du véhicule avec annulation de la première immatriculation.

Si cette nouvelle immatriculation concerne un État membre différent de l'État membre de première immatriculation, l'entité responsable de l'enregistrement compétente pour la nouvelle immatriculation peut demander une copie de la documentation relative à l'immatriculation précédente.

Ce changement de NEV ne remet pas en question l'application des articles 21 à 26 de la directive 2008/57/CE en ce qui concerne les procédures d'autorisation.

Les frais administratifs liés au changement de NEV sont à la charge de la partie qui demande le changement.

b) Les annexes sont modifiées comme indiqué à l'annexe II.

*Article 3*

La présente décision s'applique à compter du [insérer la date de la notification].

Toutefois, le point 6 de l'annexe I et le point 5 de l'annexe II s'appliquent à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le [...] ]

*Par la Commission*

*Sim KALLAS*

*Vice-président de la Commission*

## ANNEXE I

Les annexes de la décision 2006/920/CE sont modifiées comme suit:

- 1) L'annexe est modifiée comme suit:
  - (a) le point 2.2.1 est remplacé par le texte suivant:

### *2.2.1. Personnel et trains*

Les points 4.6 et 4.7 s'appliquent au personnel qui exécute les tâches critiques de sécurité relatives à l'accompagnement du train lorsque la mission du personnel implique la traversée d'une ou de plusieurs frontières entre États et l'exploitation des trains au-delà de tout(s) lieu(x) désigné(s) comme étant la «frontière» dans le document de référence du réseau d'un gestionnaire d'infrastructure et inclus dans son agrément de sécurité.

De surcroît, le point «4.6.2. Compétences linguistiques» s'applique aux conducteurs de trains comme prévu dans l'annexe VI, point 8, de la directive 2007/59/CE.

Un membre du personnel ne sera pas considéré comme traversant une frontière si l'activité implique uniquement une exploitation jusqu'à un lieu «frontière» tel que décrit dans le premier paragraphe du présent point.

Pour le personnel qui exécute les tâches critiques de sécurité relatives au départ et à l'autorisation de mouvement des trains, il sera appliqué entre les États membres une reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles ainsi que des conditions de santé et de sécurité.

Pour le personnel qui effectue les tâches critiques de sécurité liées à la dernière préparation d'un train avant le passage d'une ou de plusieurs «frontières» et qui exploite un train au-delà de tout lieu «frontière» tel que décrit dans le premier paragraphe du présent point, le point 4.6 s'appliquera, avec la reconnaissance mutuelle des conditions de santé et de sécurité entre les États membres. Un train ne sera pas considéré comme assurant un service transfrontalier si tous les véhicules de ce train ne traversent la frontière de l'État que jusqu'à un ou des lieux «frontières» comme décrit dans le premier paragraphe du présent point.

Ces exigences peuvent être résumées conformément aux tableaux ci-dessous:

*Personnel impliqué dans l'exploitation de trains qui franchissent des frontières entre États et qui poursuivent leur parcours au-delà du lieu frontière.*

<i>Tâche</i>	<i>Qualifications professionnelles</i>	<i>Exigences médicales</i>
Accompagnement d'un train	4.6	4.7
Autorisation de mouvements de trains	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle
Formation du train	4.6	Reconnaissance mutuelle
Départ des trains	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle

*Personnel exploitant des trains qui ne franchissent pas de frontières entre États ou qui ne circulent que jusqu'aux lieux «frontières»*

<i>Tâche</i>	<i>Qualifications professionnelles</i>	<i>Exigences médicales</i>
Accompagnement d'un train	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle
Autorisation de mouvements de trains	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle
Formation du train	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle
Départ des trains	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle

(b) Le quatrième alinéa du point 2.2.2 est remplacé par le texte suivant:

«En conséquence, les règles d'exploitation détaillées du système européen de contrôle des trains (ETCS) et de la transmission radio continue (GSM-R) sont désormais spécifiées à l'annexe A de la présente STI.»

(c) Le texte du point 4.2.2.6.2 est remplacé par le texte suivant:

*'4.2.2.6.2. Performances de freinage*

Le gestionnaire d'infrastructure doit fournir à l'entreprise ferroviaire les informations concernant la performance réelle requise. Ces informations doivent comprendre, si besoin est, les conditions d'utilisation des systèmes de freinage susceptibles d'avoir un effet sur l'infrastructure, comme les freins magnétiques, le frein par récupération et les freins à courant de Foucault.

Il incombe à l'entreprise ferroviaire de s'assurer que le train a des performances de freinage suffisantes, en fournissant les règles de freinage que son personnel doit suivre.

Les règles en matière de performances de freinage doivent être gérées dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure et de l'entreprise ferroviaire.

Des exigences supplémentaires figurent dans l'annexe T.'

(d) Le point 4.3.2.6 est remplacé comme suit:

*'4.3.2.6. Utilisation des équipements de sablage. Exigences minimales de qualifications professionnelles pour la tâche de conduite d'un train*

Il existe une interface entre l'annexe B [section (C1)] de la présente STI d'une part, et le point 4.2.11 (Compatibilité avec les systèmes sol de détection des trains) et le point 4.1 de l'appendice 1 de l'annexe A (comme mentionné au point 4.3.1.10) de la STI CCS RC d'autre part, en ce qui concerne l'utilisation du sablage.'

(e) Le point 4.3.3.11 est remplacé comme suit:

*'4.3.3.11. Composition du train, annexe L*

Il existe une interface entre d'une part le point 4.2.2.5 et l'annexe L de la présente STI et d'autre part le point 4.2.3.5 (Efforts de compression longitudinaux) de la STI MR «Rail conventionnel»

(Wagons pour le fret) en ce qui concerne la conduite et la manœuvre des trains, ainsi que la répartition des véhicules qui les composent.

Il y aura une interface avec de futures versions de la STI MR traitant des engins de traction et des véhicules de voyageurs.'

(f) La dernière phrase du point 4.6.1 est remplacée par le texte suivant:

'Les annexes J et L fournissent les exigences minimales de qualification professionnelle pour des tâches individuelles.'

(g) Les points C et D du point 4.6.3.1 sont remplacés par le texte suivant:

'C. Évaluation initiale

- les conditions de base;
- le programme d'évaluation, y compris des démonstrations pratiques;
- l'habilitation des formateurs;
- la délivrance d'une attestation de compétence.

D. Maintien des compétences

- les principes de maintien des compétences
- les méthodes à suivre;
- la formalisation du processus de maintien des compétences;
- le processus d'évaluation.'

(h) Le point 4.6.3.2.3.1 est remplacé comme suit:

*'4.6.3.2.3.1. Connaissance des lignes*

L'entreprise ferroviaire doit définir la procédure d'acquisition et de maintien de la connaissance des itinéraires exploités par le personnel de bord. Ce processus doit être:

- fondé sur les informations d'itinéraires fournies par le gestionnaire d'infrastructure et
- conforme au processus décrit au point 4.2.1 de la présente STI.'

(i) Le point 4.7.5.4 est supprimé;

(j) Le point 4.7.6 est supprimé.

(k) Le point 7.3.2 est remplacé par le texte suivant:

*'7.3.2 Liste des cas spécifiques*

Volontairement laissé vide'

2) Les annexes A1 et A2 sont remplacées par l'annexe A suivante:

*'Annexe A*

*Règles d'exploitation des systèmes ERTMS/ETCS et ERTMS/GSM-R*

Les règles d'exploitation pour les systèmes ERTMS/ETCS et ERTMS/GSM-R sont précisées dans le document technique «ETCS and GSM-R rules and principles – version 1», publié sur le site internet de l'Agence ferroviaire européenne (www.era.europa.eu).

3) Le tableau de l'annexe G est modifié comme suit:

- (a) Pour le paramètre «Conditions de santé et de sécurité», dans la colonne «Éléments à vérifier pour chaque paramètre», l'élément «la grossesse (conductrices)» est supprimé;
- (b) pour le paramètre «Conditions de santé et de sécurité», la ligne mentionnant «Exigences particulières pour les conducteurs: la vue, les exigences en termes d'audition et d'élocution, les paramètres anthropométriques» est supprimée, de même que le renvoi au point 4.7.6.

4) L'annexe H est supprimée.

5) À l'annexe N, la dernière ligne du tableau (4.7.6 – Exigences spécifiques relatives à la fonction de conduite d'un train) est supprimée.

6) Les annexes P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 et P13 sont remplacées par les annexes suivantes:

**ANNEXE P - Identification des véhicules**

**Observations générales**

La présente annexe décrit le numéro d'immatriculation européen du véhicule et le marquage correspondant, appliqués de manière visible sur le véhicule pour l'identifier sans aucune ambiguïté et de manière univoque et permanente lors de son exploitation. Elle ne décrit pas les autres marquages ou numérotations éventuellement gravés ou fixés de manière permanente sur le châssis ou les principaux organes du véhicule lors de sa fabrication.

**Numéro européen des véhicules et abréviations correspondantes**

Il est attribué à chaque véhicule ferroviaire un numéro de 12 chiffres (appelé numéro d'immatriculation européen de véhicule ou NEV) ayant la structure suivante:

Groupe Matériel roulant	Aptitude à l'interopérabilité et type de véhicule [2 chiffres]	Pays d'immatriculation du véhicule [2 chiffres]	Caractéristiques techniques [4 chiffres]	Numéro de série [3 chiffres]	Chiffre de contrôle [1 chiffre]
Wagons	00 à 09 10 à 19 20 à 29 30 à 39 40 à 49 80 à 89 <i>[voir détails en annexe P.6]</i>	01 à 99 <i>[voir détails en annexe P.4]</i>	0000 à 9999 <i>[voir détails en annexe P.9]</i>	000 à 999	0 à 9 <i>[voir détails en annexe P.3]</i>

Véhicules de voyageurs remorqués	50 à 59 60 à 69 70 à 79 <i>[voir détails en annexe P.7]</i>		0000 à 9999 <i>[voir détails en annexe P.10]</i>	000 à 999
Matériel moteur et unités d'une rame formant un ensemble fixe ou prédéfini.	90 à 99 <i>[voir détails en annexe P.8]</i>		0000000 à 8999999 <i>[la signification de ces chiffres est définie par les États membres et éventuellement par des accords bilatéraux ou multilatéraux]</i>	
Véhicules spéciaux			9000 to 9999 <i>[voir détails en annexe P.11]</i>	000 à 999

Dans un pays donné, les 7 chiffres des caractéristiques techniques et le numéro de série suffisent à identifier de manière unique et sans ambiguïté un véhicule dans les groupes de véhicules de voyageurs remorqués et de véhicules spéciaux<sup>9</sup>.

Le numéro est complété par les marquages alphabétiques suivants:

- (a) le marquage correspondant à l'aptitude à l'interopérabilité (*voir détails en annexe P.5*),
- (b) l'abréviation du pays d'immatriculation du véhicule (*voir détails en annexe P.4*),
- (c) la marque du détenteur du véhicule (MDV) (*voir détails en annexe P.1*),
- (d) les abréviations des caractéristiques techniques (*voir détails en annexe P.12 pour les wagons et annexe P.13 pour les véhicules de voyageurs remorqués*).

### 3. Attribution des numéros d'immatriculation

Le numéro d'immatriculation européen de véhicule doit être attribué conformément aux règles définies dans la décision 2007/756/CE (décision de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE).

Le numéro européen d'immatriculation de véhicule doit être changé lorsqu'il ne reflète pas l'aptitude à l'interopérabilité ou les caractéristiques techniques conformément à la présente annexe en raison de modifications techniques du véhicule. De telles modifications techniques peuvent nécessiter une nouvelle autorisation de mise en service conformément aux articles 20 à 25 de la directive 2008/57/CE.

## Annexe P.1 – Marquage du détenteur de véhicule (MDV)

### 1. Définition du marquage du détenteur du véhicule (MDV)

Un marquage du détenteur du véhicule (MDV) est un code alphabétique comportant 2 à 5 lettres<sup>10</sup>. Il est inscrit sur chaque véhicule ferroviaire, à proximité du numéro d'immatriculation. Il désigne le détenteur du véhicule tel qu'il est enregistré dans le registre national des véhicules.

<sup>9</sup> Pour les véhicules spéciaux, le numéro doit être unique dans un pays donné et doit contenir le premier, et les cinq derniers chiffres des caractéristiques et du numéro de série.

<sup>10</sup> La SNCB/NMBS peut continuer à utiliser la lettre B dans un cercle.

Le MDV est unique et valable dans tous les pays concernés par la présente STI ainsi que dans tous ceux qui concluent un accord impliquant l'application du système de numérotation des véhicules et de marquage du détenteur du véhicule, tel qu'il est décrit dans la présente STI.

## **2. Format du marquage du détenteur du véhicule.**

Le MDV est une représentation du nom complet ou de l'abréviation du détenteur du véhicule si possible de manière reconnaissable. Il est admis d'utiliser les 26 lettres de l'alphabet latin. Les lettres du MDV sont écrites en majuscules. Celles qui ne sont pas les premières lettres du nom du détenteur peuvent être écrites en minuscules. Pour la vérification de l'unicité du marquage, les lettres écrites en minuscules seront considérées comme écrites en majuscules.

Les lettres peuvent contenir des signes diacritiques<sup>11</sup>. Ceux-ci sont ignorés pour la vérification de l'unicité du marquage.

Pour les véhicules dont le détenteur réside dans un pays qui n'utilise pas l'alphabet latin, une traduction du MDV dans son propre alphabet peut être apposée après le MDV et séparée de celui-ci par une barre de fraction («/»). Ce MDV traduit n'est pas pris en considération aux fins du traitement de données.

## **3. Dispositions relatives à l'attribution du marquage de détenteur de véhicule**

Plusieurs MDV peuvent être attribués à un détenteur de véhicule, dans le cas où:

- le détenteur a un nom officiel dans plusieurs langues;
- le détenteur de véhicule a de bonnes raisons de faire la distinction entre différents parcs de véhicules au sein de son organisation.

Il peut être attribué un seul MDV à un groupe d'entreprises:

- lorsqu'elles appartiennent à une seule structure sociale (ex. structure de holding);
- lorsqu'elles appartiennent à une seule structure sociale qui a désigné et mandaté un organisme dans sa structure propre pour traiter toutes ces questions au nom et pour le compte de toutes les autres;
- qui ont mandaté une personne morale séparée et unique pour traiter de toutes ces questions en leur nom et pour leur compte, auquel cas ladite personne morale est le détenteur.

## **4. Registre des marquages de détenteur de véhicule et procédure d'attribution**

Le registre des MDV est public et mis à jour en temps réel.

Une demande de MDV est déposée auprès de l'autorité nationale compétente du demandeur et transmise à l'ERA. Un MDV peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

Le détenteur d'un MDV doit informer l'autorité nationale compétente lorsqu'il n'utilise plus un MDV, et l'autorité nationale compétente transmettra ces informations à l'ERA. Le MDV sera alors annulé une fois que le détenteur aura prouvé que le marquage a été modifié sur tous les véhicules concernés. Ce MDV ne sera pas réattribué avant 10 ans, sauf au détenteur initial ou, à sa demande, à un autre détenteur.

---

<sup>11</sup> Les caractères diacritiques sont des signes d'accentuation, comme dans À, Ç, Ö, Č, Ž, Å, etc. Les caractères spéciaux, tels que Ø et Æ seront représentés par une seule lettre; pour le contrôle d'unicité du marquage, Ø est traité comme un O et Æ comme un A.

Un MDV peut être cédé à un autre détenteur lorsqu'il est l'ayant droit du détenteur initial. Il reste valable lorsque le détenteur du MDV change de nom et que le nouveau nom n'a aucune ressemblance avec le MDV.

## **Annexe P.2 - Inscription d'immatriculation et du marquage alphabétique correspondant sur la caisse**

### **1. Dispositions d'ordre général pour le marquage extérieur**

Les majuscules et les chiffres qui constituent les inscriptions du marquage doivent avoir une hauteur minimale de 80 mm, en caractères sans empattement (linéales) de qualité courrier. Une plus petite hauteur ne peut être utilisée que lorsqu'il n'y a pas d'autres choix que d'apposer le marquage sur les longerons.

Le marquage ne doit pas être à une hauteur supérieure à 2 m au-dessus du niveau du rail.

### **2. Wagons**

Le marquage doit être inscrit sur la caisse du wagon de la manière suivante:

23	TEN		31	TEN	33	TEN
80	<u>D</u> -RFC		80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369		553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs			Tanoos		Slpss	

Pour les wagons dont la caisse ne présente pas une zone suffisamment large pour ce type de disposition, et notamment dans le cas de wagons plats, le marquage doit être disposé de la manière suivante:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks

Lorsqu'une ou plusieurs lettres caractéristiques, ayant une définition nationale, sont inscrites sur un wagon, ce marquage national doit être placé après le marquage international en lettres et séparé de celui-ci par un trait d'union comme suit:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks-xy

### **3. Voitures et véhicules remorqués de transport de voyageurs**

Le numéro d'immatriculation doit être apposé sur chaque paroi latérale du véhicule, de la manière suivante:

E-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B<sup>10</sup>tu

Le marquage du pays d'immatriculation du véhicule et les caractéristiques techniques sont imprimés directement avant, après ou sous le numéro d'immatriculation européen du véhicule.

Dans le cas de voitures à cabine de conduite, le numéro d'immatriculation est également inscrit à l'intérieur de la cabine.

#### **4. Locomotives, automotrices et véhicules spéciaux**

Le numéro d'immatriculation européen du véhicule doit être inscrit sur chaque paroi latérale du matériel moteur de la manière suivante:

92 10 1108 062-6

Le numéro d'immatriculation européen du véhicule est également écrit à l'intérieur de chaque cabine du matériel moteur.

\*\*\*\*\*

Le détenteur peut ajouter, dans des caractères d'une taille plus grande que le numéro d'immatriculation européen du véhicule, une numérotation qui lui est propre (constituée en général des chiffres et du numéro de série complété par une codification alphabétique) utile en exploitation. Le détenteur a le choix de l'emplacement où sa numérotation propre est apposée. Il doit cependant être toujours possible de distinguer facilement le NEV de la numérotation propre au détenteur.

#### **ANNEXE P.3 - Règles de détermination du chiffre d'autocontrôle (12<sup>e</sup> chiffre)**

Le chiffre d'autocontrôle est déterminé de la manière suivante:

les chiffres en position paire (en partant de la droite) de la numérotation de base ont leur propre valeur décimale;

les chiffres en position impaire (en partant de la droite) de la numérotation de base sont multipliés par deux;

la somme constituée par les chiffres en position paire et par tous les chiffres qui constituent les produits partiels obtenus à partir des positions impaires est alors calculée;

le chiffre des unités de cette somme est retenu;

le complément requis pour porter le chiffre des unités à 10 constitue le chiffre d'autocontrôle; si ce chiffre des unités est égal à zéro, dans ce cas, le chiffre d'autocontrôle sera également zéro.

#### **Exemples**

1 - Soit la numérotation de base 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0  
suivante:

Facteur de multiplication	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Somme:  $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

Le chiffre des unités de cette somme est 2.

Le chiffre d'autocontrôle sera donc 8 et le numéro de base devient ainsi le numéro d'immatriculation 33 84 4796 100 - 8.

2 - Soit la numérotation de base 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8  
suivante:

Facteur de multiplication	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Somme:  $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

Le chiffre des unités de cette somme est 0.

Le chiffre de contrôle sera donc 0 et le numéro de base devient ainsi le numéro d'immatriculation 31 51 3320 198 - 0.

### **ANNEXE P.4 - Codification des pays d'immatriculation des véhicules (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> chiffres et abréviation)**

Les informations relatives aux pays tiers sont uniquement fournies à titre indicatif.

Pays	Code alphabétique du pays <sup>1</sup>	Code numérique du pays	Pays	Code alphabétique du pays <sup>3</sup>	Code numérique du pays
Albanie	AL	41	Liechtenstein	FL	
Algérie	DZ	92	Lituanie	LT	24
Arménie	AM	58	Luxembourg	L	82
Autriche	A	81	Macédoine	MK	65
Azerbaïdjan	AZ	57	Malte	M	
Belarus	BY	21	Moldavie	MD <sup>1</sup>	23
Belgique	B	88	Monaco	MC	
Bosnie-et-Herzégovine	BIH	49	Mongolie	MGL	31
Bulgarie	BG	52	Monténégro	ME	62
Chine	RC	33	Maroc	MA	93
Croatie	HR	78	Pays-Bas	NL	84
Cuba	CU <sup>1</sup>	40	Corée du Nord	PRK <sup>1</sup>	30
Chypre	CY		Norvège	N	76
République tchèque	CZ	54	Pologne	PL	51
Danemark	DK	86	Portugal	P	94
Égypte	ET	90	Roumanie	RO	53
Estonie	EST	26	Russie	RUS	20
Finlande	FIN	10	Serbie	SRB	72
France	F	87	Slovaquie	SK	56
Géorgie	GE	28	Slovénie	SLO	79
Allemagne	D	80	Corée du Sud	ROK	61
Grèce	GR	73	Espagne	E	71

Hongrie	H	55	Suède	SE	74
Iran	IR	96	Suisse	CH	85
Irak	IRQ <sup>1</sup>	99	Syrie	SYR	97
Irlande	IRL	60	Tadjikistan	TJ	66
Israël	IL	95	Tunisie	TN	91
Italie	I	83	Turquie	TR	75
Japon	J	42	Turkménistan	TM	67
Kazakhstan	KZ	27	Ukraine	UA	22
Kirghizstan	KS	59	Royaume-Uni	GB	70
Lettonie	LV	25	Ouzbékistan	UZ	29
Liban	RL	98	Viêt Nam	VN <sup>1</sup>	32

[1] Conformément au système de codage alphabétique décrit en annexe 4 à la convention de 1949 et à l'article 45, paragraphe 4, de la convention de 1968 sur la circulation routière.

### **ANNEXE P.5 - Marquage alphabétique de l'aptitude à l'interopérabilité**

«TEN»: véhicule satisfaisant aux critères suivants:

- est conforme à toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de la mise en service, laquelle a été autorisée conformément à l'article 22, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE;
- dispose d'une autorisation valable dans tous les États membres conformément à l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE ou, autre possibilité, a reçu une autorisation individuelle de la part de chaque État membre.

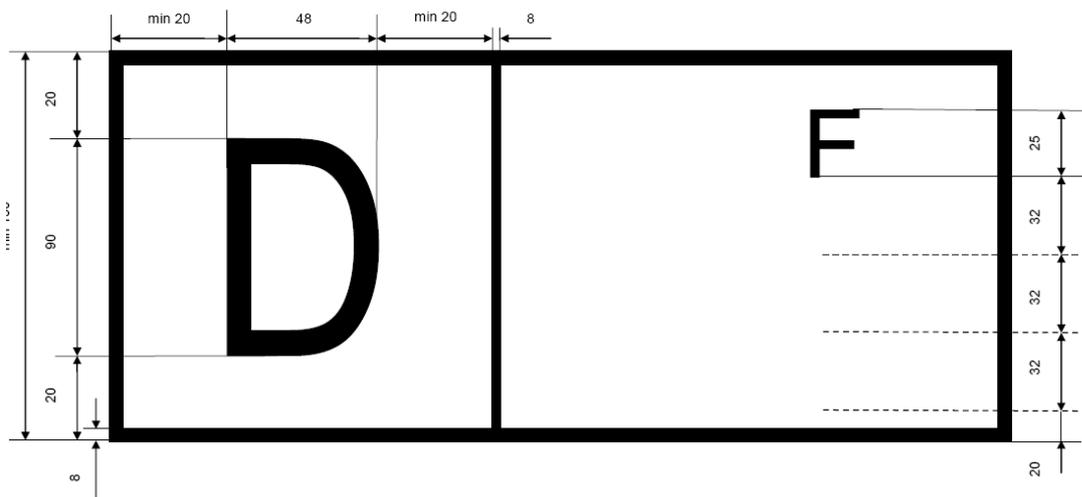
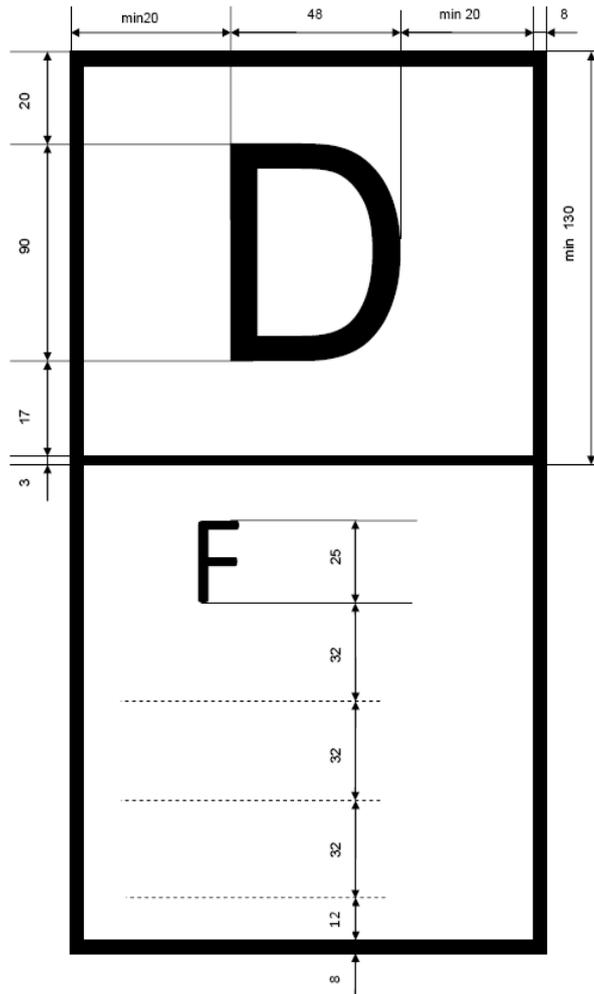
"PPV/PPW": véhicule conforme à l'accord PPV/PPW ou PGW (dans les États OSJD)

(original: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Notes:

a) les véhicules marqués TEN correspondent au codage, de 0 à 3, attribué au premier chiffre du numéro du véhicule indiqué à l'annexe P.6;

b) les véhicules dont la mise en service n'est pas autorisée dans tous les États membres doivent porter un marquage indiquant dans quels États membres ils ont été autorisés. La liste des États membres ayant donné une autorisation doit être marquée conformément à l'un des dessins suivants, où D représente l'État membre ayant donné la première autorisation (dans l'exemple donné, l'Allemagne) et F le deuxième État membre à avoir fait de même (ici, la France). Les États membres sont codifiés conformément à l'annexe P.4. Il peut s'agir de véhicules conformes aux STI, ou de véhicules non conformes. Ces véhicules correspondent au codage, de 4 à 8, attribué au premier chiffre du numéro du véhicule indiqué à l'annexe P.6.



**ANNEXE P.6 – Codes d’interopérabilité utilisés pour les wagons (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> chiffres).**

	1 <sup>er</sup> chiffre		2 <sup>e</sup> chiffre		0		1		2		3		4		5		6		7		8		9		2 <sup>nd</sup> digit		1 <sup>st</sup> digit			
		Écartement de la voie	Écartement de la voie	Fixe ou variable	Fixe ou variable	Fixe ou variable	Fixe ou variable	fixe	variable	variable	variable	fixe	variable	variable	variable	variable	fixe	variable	variable	fixe	variable	variable	Fixe ou variable	Écartement de la voie	avec essieux	avec bogies	avec essieux	avec bogies		
TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF <sup>b</sup> et/ou PPV/PPW	0	avec essieux	ne pas utiliser <sup>d</sup>	Wagons TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF	ne pas utiliser	Wagons TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF	fixe	variable	variable	fixe	variable	fixe	variable	variable	fixe	variable	fixe	variable	variable	fixe	variable	Wagons PPV/PPW (gabarit variable)	avec essieux	0	avec bogies	1	avec essieux	2	avec bogies	3
	1	avec bogies																												
TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF <sup>b</sup> et/ou PPV/PPW	2	avec essieux	ne pas utiliser	Wagons TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF	ne pas utiliser	Wagons TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF	fixe	variable	variable	fixe	variable	fixe	variable	variable	fixe	variable	fixe	variable	variable	fixe	variable	Wagons PPV/PPW (gabarit fixe)	avec essieux	2	avec bogies	3	avec essieux	4	avec bogies	8
	3	avec bogies																												
Autres wagons	4	avec essieux	Wagons servant à la maintenance	Autres wagons	Wagons ayant une numérotation spéciale pour les caractéristiques techniques qui ne sont pas mis en service à l'intérieur de l'UE	Wagons ayant une numérotation spéciale pour les caractéristiques techniques qui ne sont pas mis en service à l'intérieur de l'UE	avec essieux	4	avec bogies	8	avec essieux	4	avec bogies	8																
	8	avec bogies													avec bogies	avec bogies														
		Trafic	Trafic national ou trafic international par accord spécial																											
	1 <sup>er</sup> chiffre	2 <sup>e</sup> chiffre	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1 <sup>er</sup> chiffre	2 <sup>e</sup> chiffre																

a. Wagons autorisés à porter le marquage TEN, voir annexe P.5.

b. En ce compris les wagons qui portent les chiffres définis dans le présent tableau, conformément aux réglementations en vigueur. COTIF: véhicule conforme aux règles COTIF en vigueur à la date de mise en service.

c. Gabarit fixe ou variable.

d. Sauf pour les wagons de catégorie I (wagons à température contrôlée), ne pas utiliser pour des véhicules neufs mis en service.

**ANNEXE P.7 – Codes d’aptitude au trafic international utilisés pour les véhicules remorqués de transport de voyageurs (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> chiffres)**

2e chiffre 1er chiffre	Trafic national	TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF <sup>b</sup> et/ou PPV/PPW					Trafic national ou trafic international par accord spécial	TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF <sup>b</sup>	PPV/PPW		
		0	1	2	3	4			5	6	7
5	Véhicules pour trafic national		Véhicules à gabarit fixe non climatisés (y compris les wagons porte-autos)	Véhicules à gabarit variable non climatisés (1435/1520)	Ne pas utiliser	Véhicules à gabarit variable non climatisés (1435/1668)	Véhicules historiques	Ne pas utiliser <sup>c</sup>	Véhicules à gabarit fixe	Véhicules à gabarit variable (1435/1520) avec changement de bogies	Véhicules à gabarit variable (1435/1520) avec essieux à gabarit variable
6	Véhicules de service		Véhicules à gabarit fixe climatisés	Véhicules à gabarit variable climatisés (1435/1520)	Véhicules de service	Véhicules à gabarit variable climatisés (1435/1668)	Wagons porte-autos	Ne pas utiliser <sup>c</sup>			
7	Véhicules climatisés et pressurisés		Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Véhicules à gabarit fixe, climatisés et pressurisés	Ne pas utiliser	Autres véhicules	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser

a. Conformité aux STI applicables, voir l'annexe P.5.

b. En ce compris les véhicules qui portent les chiffres définis dans le présent tableau, conformément aux réglementations en vigueur. COTIF: véhicule conforme aux règles COTIF en vigueur à la date de mise en service.

c. À l'exception des voitures à gabarit fixe (56) et à gabarit variable (66), déjà en service, ne pas utiliser pour des véhicules neufs.

**ANNEXE P.8 - Types de matériels moteurs et d'unités dans une rame formant un ensemble fixe ou prédéfini (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> chiffres)**

Le premier chiffre est «9».

Si le second chiffre décrit le type de matériel moteur, la codification suivante est obligatoire:

<i>Code</i>	<i>Type général du véhicule</i>
0	Divers
1	Locomotive électrique
2	Locomotive diesel
3	Rame automotrice électrique (grande vitesse) [automotrice ou remorque]
4	Rame automotrice électrique (sauf grande vitesse) [automotrice ou remorque]
5	Rame automotrice diesel [automotrice ou remorque]
6	Remorque spécialisée
7	Engin électrique de manœuvre
8	Engin diesel de manœuvre
9	Véhicule spécial

**ANNEXE P.9 - Marquage numérique normalisé des wagons (5<sup>e</sup> au 8<sup>e</sup> chiffre)**

La présente annexe indique le marquage numérique associé aux principales caractéristiques techniques du wagon et elle est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

**ANNEXE P.10 - Codes des caractéristiques techniques du matériel remorqué de transport de voyageurs (5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> chiffres)**

L'annexe P.10 est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

**ANNEXE P.11 - Codes des caractéristiques techniques des véhicules spéciaux (6<sup>e</sup> au 8<sup>e</sup> chiffre)**

L'annexe P.11 est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

#### **ANNEXE P.12 - Lettres de marquage des wagons à l'exclusion des wagons articulés et multiples**

L'annexe P.12 est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

#### **ANNEXE P.13 – Lettres de marquage pour le matériel remorqué de transport de voyageurs**

L'annexe P.13 est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

- 7) L'annexe P.14 est abrogée.
- 8) L'annexe T est remplacée par le texte suivant:

*'Annexe T*

*Performances de freinage*

Rôle du gestionnaire de l'infrastructure

Le gestionnaire de l'infrastructure fournit à l'entreprise ferroviaire des informations concernant, d'une part, les performances de freinage requises pour chaque itinéraire concerné et, d'autre part, les caractéristiques de l'itinéraire. Lorsqu'il calcule les performances de freinage requises, le gestionnaire de l'infrastructure doit veiller à inclure des marges de sécurité pour tenir compte des incidences des caractéristiques et des installations fixes de la voie.

Les performances de freinage requises sont en principe exprimées en pourcentage de masse freinée, sauf si le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire ont convenu d'une autre unité (tonnes freinées, effort de freinage, valeurs de décélération, profils de décélération).

Pour les rames et les compositions de train fixes, le gestionnaire de l'infrastructure fournit les performances de freinage requises en valeurs de décélération si l'entreprise ferroviaire le demande.

Rôle de l'entreprise ferroviaire

L'entreprise ferroviaire s'assure que chaque train a les performances de freinage requises par le gestionnaire de l'infrastructure ou des performances supérieures. Elle

doit donc calculer les performances de freinage d'un train en tenant compte de la composition de celui-ci.

L'entreprise ferroviaire doit prendre en compte les performances de freinage du véhicule ou de la rame déterminées lors de la mise en service. Elle doit tenir compte des marges liées au matériel roulant, comme la fiabilité et la disponibilité des freins. L'entreprise ferroviaire doit également tenir compte des informations relatives aux caractéristiques de l'itinéraire ayant une incidence sur le comportement du train lors du réglage des performances de freinage pour stopper et immobiliser un train.

Les performances de freinage résultant du contrôle du train réel (comme la composition du train, la disponibilité du système de freinage, le réglage des freins) seront utilisées comme valeur d'entrée pour toute règle d'exploitation devant être appliquée ultérieurement au train.

Les performances de freinage requises ne sont pas atteintes

Le gestionnaire de l'infrastructure doit définir des règles applicables dans le cas où un train ne satisfait pas aux exigences en matière de performances de freinage; il doit communiquer ces règles aux entreprises ferroviaires.

Si le train ne satisfait pas aux exigences de freinage applicables aux itinéraires qu'il dessert, l'entreprise ferroviaire doit respecter les contraintes qui en découlent, comme les limitations de vitesse.'

9) L'annexe U est remplacée par le texte suivant:

*'Annexe U:*

*Liste des points ouverts*

Point 4.2.2 Composition du train

Annexe B (voir le point 4.4 de la présente STI): Autres règles permettant une exploitation homogène de nouveaux sous-systèmes de nature structurelle

Annexe R (voir le point 4.2.3.2 de la présente STI): Identification des trains

Annexe S (voir le point 4.2.2.1.3 de la présente STI): Visibilité des trains - Signalisation d'arrière des trains'

## ANNEXE I

Les annexes de la décision 2008/231/CE sont modifiées comme suit:

1) L'annexe est modifiée comme suit:

(a) le point 2.2.1 est remplacé par le texte suivant:

### *2.2.1. Personnel et trains*

Les points 4.6 et 4.7 s'appliquent au personnel qui exécute les tâches critiques de sécurité relatives à l'accompagnement du train lorsque la mission du personnel implique la traversée d'une ou de plusieurs frontières entre États et l'exploitation des trains au-delà de tout(s) lieu(x) désigné(s) comme étant la «frontière» dans le document de référence du réseau d'un gestionnaire d'infrastructure et inclus dans son agrément de sécurité.

De surcroît, le point «4.6.2. Compétences linguistiques» s'applique aux conducteurs de trains comme prévu dans l'annexe VI, point 8, de la directive 2007/59/CE.

Un membre du personnel ne sera pas considéré comme traversant une frontière si l'activité implique uniquement une exploitation jusqu'à un lieu «frontière» tel que décrit dans le premier alinéa du présent point.

Pour le personnel qui exécute les tâches critiques de sécurité relatives au départ et à l'autorisation de mouvement des trains, il sera appliqué entre les États membres une reconnaissance mutuelle des qualifications professionnelles ainsi que des conditions de santé et de sécurité.

Pour le personnel qui effectue les tâches critiques de sécurité liées à la dernière préparation d'un train avant le passage d'une ou de plusieurs «frontières» et qui exploite un train au-delà de tout lieu «frontière» tel que décrit dans le premier paragraphe du présent point, le point 4.6 s'appliquera, avec la reconnaissance mutuelle des conditions de santé et de sécurité entre les États membres. Un train ne sera pas considéré comme assurant un service transfrontalier si tous les véhicules de ce train ne traversent la frontière de l'État que jusqu'à un ou des lieux frontières comme décrit dans le premier paragraphe du présent point.

Ces exigences peuvent être résumées conformément aux tableaux ci-dessous:

*Personnel impliqué dans l'exploitation de trains qui franchissent des frontières entre États et qui poursuivent leur parcours au-delà du lieu frontière.*

<i>Tâche</i>	<i>Qualifications professionnelles</i>	<i>Exigences médicales</i>
Accompagnement d'un train	4.6	4.7
Autorisation de mouvements de trains	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle
Préparation du train	4.6	Reconnaissance mutuelle
Départ des trains	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle

*Personnel exploitant des trains qui ne franchissent pas de frontières entre États ou qui ne circulent que jusqu'aux lieux «frontières»*

<i>Tâche</i>	<i>Qualifications professionnelles</i>	<i>Exigences médicales</i>
Accompagnement d'un train	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle
Autorisation de mouvements de trains	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle
Préparation du train	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle
Départ des trains	Reconnaissance mutuelle	Reconnaissance mutuelle

(b) Au point 4.2.2.1.2, la dernière phrase est remplacée par le texte suivant:

*'La spécification détaillée correspondante est décrite au point 4.3.3.3.1.'*

(c) Le point 4.3.2.6 est remplacé comme suit:

*'4.3.2.6. Utilisation des équipements de sablage. Exigences minimales de qualifications professionnelles pour la tâche de conduite d'un train*

Il existe une interface entre l'annexe B [section (C1)] de la présente STI d'une part, et le point 4.2.11 (Compatibilité avec les systèmes sol de localisation des trains) et le point 4.1 de l'appendice 1 de l'annexe A (comme mentionné au point 4.3.1.10) de la STI CCS «Grande vitesse» d'autre part, en ce qui concerne l'utilisation du sablage.'

(d) Le point 4.3.3.2 est remplacé comme suit:

*'4.3.3.2. Exigences relatives aux véhicules de voyageurs*

Il existe des interfaces entre le point 4.2.2.4 de la présente STI et les points 4.2.2.4 (portes), 4.2.5.3 (alertes), 4.3.5.17 (signal d'alarme) et 4.2.7.1 (sorties de secours) de la STI matériel roulant «grande vitesse».'

(e) Le point 4.3.3.9 est remplacé comme suit:

*'4.3.3.9. Sablage*

Il existe une interface entre, d'une part, l'annexe B, point C1, de la présente STI et, d'autre part, le point 4.2.3.10 de la STI matériel roulant «grande vitesse», en ce qui concerne l'utilisation du sablage.'

(f) Le point 4.3.3.10 est remplacé comme suit:

*'4.3.3.10. Composition du train, annexe J*

Il existe une interface entre, d'une part, le point 4.2.2.5 et l'annexe J de la présente STI et, d'autre part, les points 4.2.1.2 (conception des trains) et 4.2.7.10 (système de surveillance et de diagnostic) de la STI matériel roulant «grande vitesse» en ce qui concerne la connaissance qu'a le personnel de bord du fonctionnement du matériel roulant.'

(g) Le point 4.3.3.12 est remplacé comme suit:

*'4.3.3.12. Enregistrement des données.*

Il existe une interface entre le point 4.2.3.5.2 (enregistrement de données de surveillance à bord du train) de la présente STI et le point 4.2.7.10 (système de surveillance et de diagnostic) de la STI matériel roulant «grande vitesse».

(h) La dernière phrase du point 4.6.1 est remplacée par le texte suivant:

'Les annexes J et L fournissent les exigences minimales de qualification professionnelle pour des tâches individuelles.'

(i) Les points C et D du point 4.6.3.1 sont remplacés par le texte suivant:

C. Évaluation initiale

- conditions de base;
- le programme d'évaluation, y compris des démonstrations pratiques;
- l'habilitation des formateurs;
- la délivrance d'une attestation de compétence;

D. Maintien des compétences

- les principes de maintien des compétences;
- les méthodes à suivre;
- la formalisation du processus de maintien des compétences;
- le processus d'évaluation.'

(j) Le point 4.6.3.2.3.1 est remplacé comme suit:

*'4.6.3.2.3.1. Connaissance des lignes*

L'entreprise ferroviaire doit définir la procédure d'acquisition et de maintien de la connaissance des itinéraires exploités par le personnel de bord. Ce processus doit être:

- fondé sur les informations d'itinéraires fournies par le gestionnaire d'infrastructure et
- conforme au processus décrit au point 4.2.1 de la présente STI.'

(k) Le point 4.7.5.4 est supprimé;

(l) Le point 4.7.6 est supprimé.

(m) Le point 7.3.2 est remplacé par le texte suivant:

*'7.3.2 Liste des cas spécifiques*

Volontairement laissé vide'

- 2) Le tableau de l'annexe G est modifié comme suit:
- (a) Pour le paramètre «Conditions de santé et de sécurité», dans la colonne «Éléments à vérifier pour chaque paramètre», l'élément «la grossesse (conductrices)» est supprimé;
  - (b) pour le paramètre «Conditions de santé et de sécurité», la ligne mentionnant «Exigences particulières pour les conducteurs: la vue, les exigences en termes d'audition et d'élocution, les paramètres anthropométriques» est supprimée, de même que le renvoi au point 4.7.6.
- 3) L'annexe H est supprimée.
- 4) À l'annexe N, la dernière ligne du tableau (4.7.6 – Exigences spécifiques relatives à la fonction de conduite d'un train) est supprimée.
- 5) Les annexes P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 et P13 sont remplacées par les annexes suivantes:

### **ANNEXE P - Identification des véhicules**

#### **Observations générales**

La présente annexe décrit le numéro d'immatriculation européen du véhicule et le marquage correspondant, appliqués de manière visible sur le véhicule pour l'identifier sans aucune ambiguïté et de manière univoque et permanente lors de son exploitation. Elle ne décrit pas les autres marquages ou numérotations éventuellement gravés ou fixés de manière permanente sur le châssis ou les principaux organes du véhicule lors de sa fabrication.

#### **Numéro européen des véhicules et abréviations correspondantes**

Il est attribué à chaque véhicule ferroviaire un numéro de 12 chiffres (appelé numéro d'immatriculation européen de véhicule ou NEV) ayant la structure suivante:

Groupe Matériel roulant	Aptitude à l'interopérabilité et type de véhicule [2 chiffres]	Pays d'immatriculation du véhicule [2 chiffres]	Caractéristiques techniques [4 chiffres]	Numéro de série [3 chiffres]	Chiffre de contrôle [1 chiffre]
Wagons	00 à 09 10 à 19 20 à 29 30 à 39 40 à 49 80 à 89 <i>[voir détails en annexe P.6]</i>	01 à 99 <i>[voir détails en annexe P.4]</i>	0000 à 9999 <i>[voir détails en annexe P.9]</i>	000 à 999	0 à 9 <i>[voir détails en annexe P.3]</i>
Véhicules de voyageurs remorqués	50 à 59 60 à 69 70 à 79 <i>[voir détails en annexe P.7]</i>		0000 à 9999 <i>[voir détails en annexe P.10]</i>	000 à 999	

Matériel moteur et unités dans une rame formant un ensemble fixe ou prédéfini.	90 à 99 [voir détails en annexe P.8]	0000000 à 8999999 [la signification de ces chiffres est définie par les États membres et éventuellement par des accords bilatéraux ou multilatéraux]	
Véhicules spéciaux		9000 à 9999 [voir détails en annexe P.11]	000 à 999

Dans un pays donné, les 7 chiffres des caractéristiques techniques et le numéro de série suffisent à identifier de manière unique et sans ambiguïté un véhicule dans le groupe de véhicules de voyageurs remorqués et de véhicules spéciaux<sup>12</sup>.

Le numéro est complété par les marquages alphabétiques suivants:

- (a) le marquage correspondant à l'aptitude à l'interopérabilité (voir détails en annexe P.5),
- (b) l'abréviation du pays d'immatriculation du véhicule (voir détails en annexe P.4),
- (c) le marquage du détenteur du véhicule (voir détails en annexe P.1),
- (d) les abréviations des caractéristiques techniques (voir détails en annexe P.12 pour les wagons et annexe P.13 pour les véhicules de voyageurs remorqués).

### 3. Attribution des numéros d'immatriculation

Le numéro d'immatriculation européen de véhicule doit être attribué conformément aux règles définies dans la décision 2007/756/CE (décision de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux articles 14, paragraphes 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE).

Le numéro européen d'immatriculation de véhicule doit être changé lorsqu'il ne reflète pas l'aptitude à l'interopérabilité ou les caractéristiques techniques conformément à la présente annexe en raison de modifications techniques du véhicule. De telles modifications techniques peuvent nécessiter une nouvelle autorisation de mise en service conformément aux articles 20 à 25 de la directive 2008/57/CE.

## Annexe P.1 – Marquage du détenteur de véhicule (MDV)

### 1. Définition du Marquage du détenteur du véhicule (MDV)

Un marquage du détenteur du véhicule (MDV) est un code alphabétique comportant 2 à 5 lettres<sup>13</sup>. Il est inscrit sur chaque véhicule ferroviaire, à proximité du numéro d'immatriculation. Il désigne le détenteur du véhicule tel qu'il est enregistré dans le registre national des véhicules.

Le MDV est unique et valable dans tous les pays concernés par la présente STI ainsi que dans tous ceux qui concluent un accord impliquant l'application du système de numérotation des véhicules et de marquage du détenteur du véhicule, tel qu'il est décrit dans la présente STI.

### 2. Format du marquage du détenteur du véhicule.

<sup>12</sup> Pour les véhicules spéciaux, le numéro doit être unique dans un pays donné et doit contenir le premier et les cinq derniers chiffres des caractéristiques et du numéro de série.

<sup>13</sup> La SNCB/NMBS peut continuer à utiliser la lettre B dans un cercle.

Le MDV est une représentation du nom complet ou de l'abréviation du détenteur du véhicule si possible de manière reconnaissable. Il est admis d'utiliser les 26 lettres de l'alphabet latin. Les lettres du MDV sont écrites en majuscules. Celles qui ne sont pas les premières lettres du nom du détenteur peuvent être écrites en minuscules. Pour la vérification de l'unicité du marquage, les lettres écrites en bas de casse seront considérées comme écrites en haut de casse.

Les lettres peuvent contenir des signes diacritiques<sup>14</sup>. Ceux-ci sont ignorés pour la vérification de l'unicité du marquage.

Pour les véhicules dont le détenteur réside dans un pays qui n'utilise pas l'alphabet latin, une traduction du MDV dans son propre alphabet peut être apposée après le MDV et séparée de celui-ci par une barre de fraction («/»). Ce MDV traduit n'est pas pris en considération aux fins du traitement de données.

### **3. Dispositions relatives à l'attribution du marquage de détenteur de véhicule**

Plusieurs MDV peuvent être attribués à un détenteur de véhicule, dans le cas où:

- le détenteur a un nom officiel dans plusieurs langues;
- le détenteur de véhicule a de bonnes raisons de faire la distinction entre différents parcs de véhicules au sein de son organisation.

Il peut être attribué un seul MDV à un groupe d'entreprises:

- lorsqu'elles appartiennent à une seule structure sociale (ex. structure de holding);
- lorsqu'elles appartiennent à une seule structure sociale qui a désigné et mandaté un organisme dans sa structure propre pour traiter toutes ces questions au nom et pour le compte de toutes les autres;
- qui ont mandaté une personne morale séparée et unique pour traiter de toutes ces questions en leur nom et pour leur compte, auquel cas ladite personne morale est le détenteur.

### **4. Registre des marquages de détenteur de véhicule et procédure d'attribution**

Le registre des MDV est public et mis à jour en temps réel.

Une demande de MDV est déposée auprès de l'autorité nationale compétente du demandeur et transmise à l'ERA. Un MDV peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

Le détenteur d'un MDV doit informer l'autorité nationale compétente lorsqu'il n'utilise plus un MDV, et l'autorité nationale compétente transmettra ces informations à l'ERA. Le MDV sera alors annulé une fois que le détenteur aura prouvé que le marquage a été modifié sur tous les véhicules concernés. Ce MDV ne sera pas réattribué avant 10 ans, sauf au détenteur initial ou, à sa demande, à un autre détenteur.

Un MDV peut être cédé à un autre détenteur lorsqu'il est l'ayant droit du détenteur initial. Il reste valable lorsque le détenteur du MDV change de nom et que le nouveau nom n'a aucune ressemblance avec le MDV.

### **Annexe P.2 - Inscription d'immatriculation et du marquage alphabétique correspondant sur la caisse**

---

<sup>14</sup> Les caractères diacritiques sont des signes d'accentuation, comme dans Å, Ç, Ö, Ć, Ž, Ā, etc. Les caractères spéciaux, tels que Ø et Æ seront représentés par une seule lettre; pour le contrôle d'unicité du marquage, Ø est traité comme un O et Æ comme un A.

## 1. Dispositions d'ordre général pour le marquage extérieur

Les majuscules et les chiffres qui constituent les inscriptions du marquage doivent avoir une hauteur minimale de 80 mm, en caractères sans empattement (linéales) de qualité courrier. Une plus petite hauteur ne peut être utilisée que lorsqu'il n'y a pas d'autres choix que d'apposer le marquage sur les longerons.

Le marquage ne doit pas être à une hauteur supérieure à 2 m au-dessus du niveau du rail.

## 2. Wagons

Le marquage doit être inscrit sur la caisse du wagon de la manière suivante:

23	TEN		31	TEN	33	TEN
80	<u>D</u> -RFC		80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369		553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs			Tanoos		Slpss	

Pour les wagons dont la caisse ne présente pas une zone suffisamment large pour ce type de disposition, et notamment dans le cas de wagons plats, le marquage doit être disposé de la manière suivante:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks

Lorsqu'une ou plusieurs lettres caractéristiques, ayant une définition nationale, sont inscrites sur un wagon, ce marquage national doit être placé après le marquage international en lettres et séparé de celui-ci par un trait d'union comme suit:

01 87 3320 644-7

TEN E-SNCF Ks-xy

## 3. Voitures et véhicules remorqués de transport de voyageurs

Le numéro d'immatriculation doit être apposé sur chaque paroi latérale du véhicule, de la manière suivante:

E-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B<sup>10</sup>tu

Le marquage du pays d'immatriculation du véhicule et les caractéristiques techniques sont imprimés directement avant, après ou sous le numéro d'immatriculation européen du véhicule.

Dans le cas de voitures à cabine de conduite, le numéro d'immatriculation est également inscrit à l'intérieur de la cabine.

## 4. Locomotives, automotrices et véhicules spéciaux

Le numéro d'immatriculation européen du véhicule doit être inscrit sur chaque paroi latérale du matériel moteur de la manière suivante:

92 10 1108 062-6

Le numéro d'immatriculation européen du véhicule est également écrit à l'intérieur de chaque cabine du matériel moteur.

\*\*\*\*\*

Le détenteur peut ajouter, dans des caractères d'une taille plus grande que le numéro d'immatriculation européen du véhicule, une numérotation qui lui est propre (constituée en général des chiffres et du numéro de série complété par une codification alphabétique) utile en exploitation. Le détenteur a le choix de l'emplacement où sa numérotation propre est apposée. Il doit cependant être toujours possible de distinguer facilement le NEV de la numérotation propre au détenteur.

**ANNEXE P.3 - Règles de détermination du chiffre d'autocontrôle (12<sup>e</sup> chiffre)**

Le chiffre d'autocontrôle est déterminé de la manière suivante:

les chiffres en position paire (en partant de la droite) de la numérotation de base ont leur propre valeur décimale;

les chiffres en position impaire (en partant de la droite) de la numérotation de base sont multipliés par deux;

la somme constituée par les chiffres en position paire et par tous les chiffres qui constituent les produits partiels obtenus à partir des positions impaires est alors calculée;

le chiffre des unités de cette somme est retenu;

le complément requis pour porter le chiffre des unités à 10 constitue le chiffre d'autocontrôle; si ce chiffre des unités est égal à zéro, dans ce cas, le chiffre d'autocontrôle sera également zéro.

**Exemples**

1 - Soit la numérotation de base 3 3 8 4 4 7 9 6 1 0 0 suivante:

Facteur de multiplication	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Somme: 6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52

Le chiffre des unités de cette somme est 2.

Le chiffre d'autocontrôle sera donc 8 et le numéro de base devient ainsi le numéro d'immatriculation 33 84 4796 100 - 8.

2 - Soit la numérotation de base 3 1 5 1 3 3 2 0 1 9 8 suivante:

Facteur de multiplication	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Somme: 6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40

Le chiffre des unités de cette somme est 0.

Le chiffre d'autocontrôle sera donc 0 et le numéro de base devient ainsi le numéro d'immatriculation 31 51 3320 198 - 0.

**ANNEXE P.4 - Codification des pays d'immatriculation des véhicules (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> chiffres et abréviation)**

Les informations relatives aux pays tiers sont fournies à titre purement indicatif.

Pays	Code alphabétique du pays <sup>1</sup>	Code numérique du pays	Pays	Code alphabétique du pays <sup>3</sup>	Code numérique du pays
Albanie	AL	41	Liechtenstein	FL	
Algérie	DZ	92	Lituanie	LT	24
Arménie	AM	58	Luxembourg	L	82
Autriche	A	81	Macédoine	MK	65
Azerbaïdjan	AZ	57	Malte	M	
Belarus	BY	21	Moldavie	MD <sup>1</sup>	23
Belgique	B	88	Monaco	MC	
Bosnie-et-Herzégovine	BIH	49	Mongolie	MGL	31
Bulgarie	BG	52	Monténégro	ME	62
Chine	RC	33	Maroc	MA	93
Croatie	HR	78	Pays-Bas	NL	84
Cuba	CU <sup>1</sup>	40	Corée du Nord	PRK <sup>1</sup>	30
Chypre	CY		Norvège	N	76
République tchèque	CZ	54	Pologne	PL	51
Danemark	DK	86	Portugal	P	94
Égypte	ET	90	Roumanie	RO	53
Estonie	EST	26	Russie	RUS	20
Finlande	FIN	10	Serbie	SRB	72
France	F	87	Slovaquie	SK	56
Géorgie	GE	28	Slovénie	SLO	79
Allemagne	D	80	Corée du Sud	ROK	61
Grèce	GR	73	Espagne	E	71
Hongrie	H	55	Suède	SE	74
Iran	IR	96	Suisse	CH	85
Irak	IRQ <sup>1</sup>	99	Syrie	SYR	97
Irlande	IRL	60	Tadjikistan	TJ	66

Israël	IL	95	Tunisie	TN	91
Italie	I	83	Turquie	TR	75
Japon	J	42	Turkménistan	TM	67
Kazakhstan	KZ	27	Ukraine	UA	22
Kirghizstan	KS	59	Royaume-Uni	GB	70
Lettonie	LV	25	Ouzbékistan	UZ	29
Liban	RL	98	Viêt Nam	VN <sup>1</sup>	32

[1] Conformément au système de codage alphabétique décrit en annexe 4 à la convention de 1949 et à l'article 45, paragraphe 4, de la convention de 1968 sur la circulation routière.

### **ANNEXE P.5 - Marquage alphabétique de l'aptitude à l'interopérabilité**

«TEN»: véhicule satisfaisant aux critères suivants:

- est conforme à toutes les STI pertinentes en vigueur au moment de la mise en service, laquelle a été autorisée conformément à l'article 22, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE;
- dispose d'une autorisation valable dans tous les États membres conformément à l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE ou, autre possibilité, a reçu une autorisation individuelle de la part de chaque État membre.

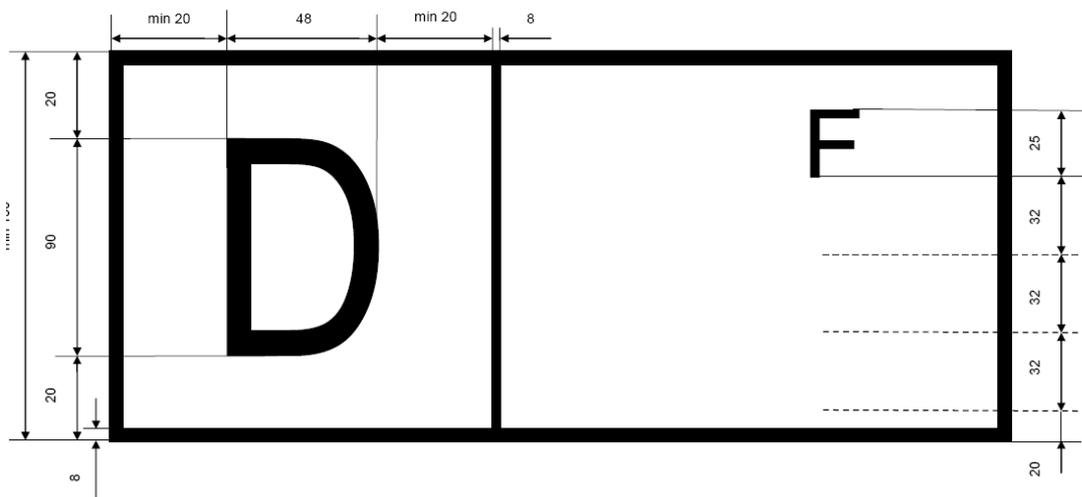
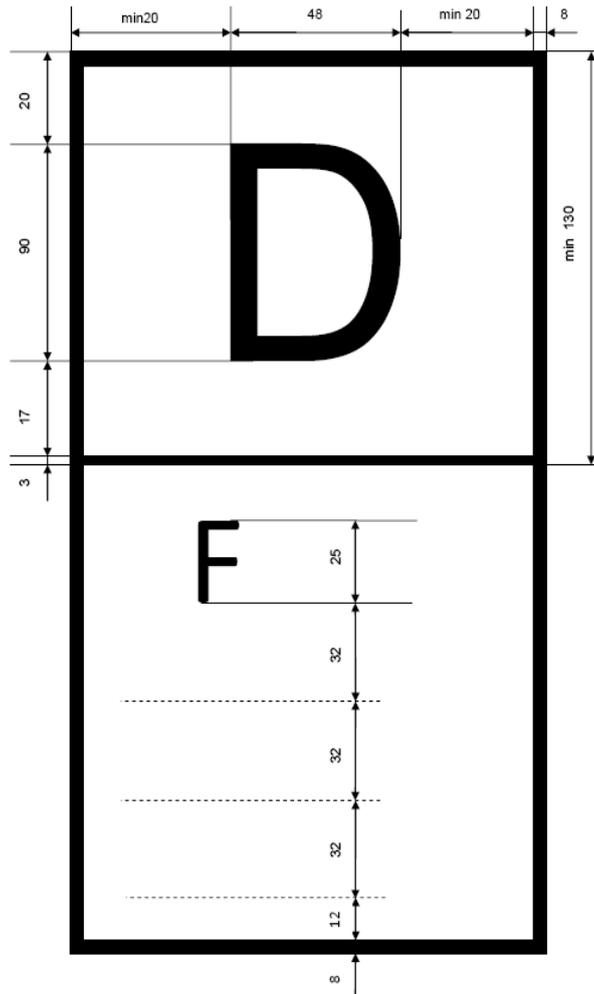
"PPV/PPW": véhicule conforme à l'accord PPV/PPW ou PGW (dans les États OSJD)

(original: PPV/PPW : ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Notes:

a) les véhicules marqués TEN correspondent au codage, de 0 à 3, attribué au premier chiffre du numéro du véhicule indiqué à l'annexe P.6;

b) les véhicules dont la mise en service n'est pas autorisée dans tous les États membres doivent porter un marquage indiquant dans quels États membres ils ont été autorisés. La liste des États membres ayant donné une autorisation doit être marquée conformément à l'un des dessins suivants, où D représente l'État membre ayant donné la première autorisation (dans l'exemple donné, l'Allemagne) et F le deuxième État membre à avoir fait de même (ici, la France). Les États membres sont codifiés conformément à l'annexe P.4. Il peut s'agir de véhicules conformes aux STI, ou de véhicules non conformes. Ces véhicules correspondent au codage, de 4 à 8, attribué au premier chiffre du numéro du véhicule indiqué à l'annexe P.6.



**ANNEXE P.6 – Codes d’interopérabilité utilisés pour les wagons (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> chiffres).**

	2e chiffre		0	1	2	3	4	5	6	7	8	2e chiffre			
	1er chiffre	Écartement de la voie										1er chiffre	Écartement de la voie		
TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF <sup>b</sup> et/ou PPV/PPW	0	avec essieux	Fixe ou variable	fixe	variable	fixe	variable	fixe	variable	fixe	variable	Wagons TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF	Wagons PPV/PPW (gabarit variable)	avec essieux	0
	1	avec bogies												avec bogies	1
TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF <sup>b</sup> et/ou PPV/PPW	2	avec essieux	Ne pas utiliser									Wagons TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF	Wagons PPV/PPW (gabarit fixe)	avec essieux	2
	3	avec bogies												avec bogies	3
Autres wagons	4	avec essieux	Wagons servant à la maintenance									Autres wagons	Wagons ayant une numérotation spéciale pour les caractéristiques techniques qui ne sont pas mis en service à l'intérieur de l'UE	avec essieux	4
	8	avec bogies												avec bogies	8
		Trafic	Trafic national ou trafic international par accord spécial												
	1er chiffre	2e chiffre	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Wagons PPV/PPW (gabarit fixe)	avec essieux	1er chiffre
															2e chiffre

a. Wagons autorisés à porter le marquage TEN, voir annexe P.5.

b. En ce compris les wagons qui portent les chiffres définis dans le présent tableau, conformément aux réglementations en vigueur. COTIF: véhicule conforme aux règles COTIF en vigueur à la date de mise en service.

c. Gabarit fixe ou variable.

d. Sauf pour les wagons de catégorie I (wagons à température contrôlée), ne pas utiliser pour des véhicules neufs mis en service..

**ANNEXE P.7 – Codes d’aptitude au trafic international utilisés pour les véhicules remorqués de transport de voyageurs (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> chiffres)**

2e chiffre 1er chiffre	Trafic national 0	TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF <sup>b</sup> et/ou PPV/PPW					Trafic national ou trafic international par accord spécial	TEN <sup>a</sup> et/ou COTIF <sup>b</sup>	PPV/PPW		
		1	2	3	4	5			6	7	8
5	Véhicules pour trafic national	Véhicules à gabarit fixe non climatisés (y compris les wagons porte- autos)	Véhicules à gabarit variable non climatisés (1435/1520)	Ne pas utiliser	Véhicules à gabarit variable non climatisés (1435/1668)	Véhicules historiques	Ne pas utiliser <sup>c</sup>	Véhicules à gabarit fixe	Véhicules à gabarit variable (1435/1520) avec changement de bogies	Véhicules à gabarit variable (1435/1520) avec essieux à gabarit variable	
		Véhicules à gabarit fixe climatisés	Véhicules à gabarit variable climatisés (1435/1520)	Véhicules de service	Véhicules à gabarit variable climatisés (1435/1668)	Wagons porte-autos					Ne pas utiliser <sup>c</sup>
6	Véhicules de service	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Véhicules à gabarit fixe, climatisés et pressurisés	Autres véhicules	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser		
7	Véhicules climatisés et pressurisés	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser	Ne pas utiliser		

a. Conformité aux STI applicables, voir l'annexe P.5.

b. En ce compris les véhicules qui portent les chiffres définis dans le présent tableau, conformément aux réglementations en vigueur. COTIF: véhicule conforme aux règles COTIF en vigueur à la date de mise en service.

c. À l'exception des voitures à gabarit fixe (56) et à gabarit variable (66), déjà en service, ne pas utiliser pour des véhicules neufs.

## **ANNEXE P.8 - Types de matériels moteurs et unités dans une rame formant un ensemble fixe ou prédéfini (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> chiffres)**

Le premier chiffre est «9».

Si le second chiffre décrit le type de matériel moteur, la codification suivante est obligatoire:

<i>Code</i>	<i>Type général du véhicule</i>
0	Divers
1	Locomotive électrique
2	Locomotive diesel
3	Rame automotrice électrique (grande vitesse) [automotrice ou remorque]
4	Rame automotrice électrique (sauf grande vitesse) [automotrice ou remorque]
5	Rame automotrice diesel [automotrice ou remorque]
6	Remorque spécialisée
7	Engin électrique de manœuvre
8	Engin diesel de manœuvre
9	Véhicule spécial

## **ANNEXE P.9 - Marquage numérique normalisé des wagons (5<sup>e</sup> au 8<sup>e</sup> chiffre)**

La présente annexe indique le marquage numérique associé aux principales caractéristiques techniques du wagon et elle est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

## **ANNEXE P.10 - Codes des caractéristiques techniques du matériel remorqué de transport de voyageurs (5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> chiffres)**

L'annexe P.10 est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

## **ANNEXE P.11 - Codes des caractéristiques techniques des véhicules spéciaux (6<sup>e</sup> au 8<sup>e</sup> chiffre)**

L'annexe P.11 est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

**ANNEXE P.12 - Lettres de marquage des wagons à l'exclusion des wagons articulés et multiples**

L'annexe P.12 est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

**ANNEXE P.13 – Lettres de marquage pour le matériel remorqué de transport de voyageurs**

L'annexe P.13 est publiée sur le site internet de l'ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Une demande en vue d'obtenir un nouveau code est introduite auprès de l'entité responsable de l'enregistrement (visée dans la décision 2007/756/CE) et envoyée à l'ERA. Un nouveau code peut être utilisé uniquement après sa publication par l'ERA.

6) L'annexe P.14 est abrogée.