



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# **Prescription technique uniforme**

Sous-système : Matériel roulant

LOCOMOTIVES ET  
MATÉRIEL ROULANT  
DESTINÉ AU TRANSPORT  
DE VOYAGEURS

**PTU LOC&PAS**

Applicable à compter du

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 2 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## Règles uniformes APTU (Appendice F à la COTIF 1999)

### **Prescription technique uniforme applicable au sous-système :** **« Matériel roulant – LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS »** **(PTU LOC&PAS)**

La présente PTU a été élaborée conformément à la COTIF dans sa version du 1<sup>er</sup> mars 2019 et en particulier aux articles 3, 4, 6, 7, 7a et 8 des Règles uniformes APTU (appendice F à la COTIF).

Pour les définitions, voir également l'article 2 des Règles uniformes APTU et l'article 2 des Règles uniformes ATMF (appendice G à la COTIF).

Les notes de bas de page ne font pas partie des dispositions juridiques. Elles comportent des explications ainsi que des références à d'autres règlements.

#### 0. ÉQUIVALENCE ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES

- 1) Par suite de leur adoption par la Commission des experts techniques, les dispositions de l'OTIF incluses dans le présent document sont déclarées équivalentes à la réglementation correspondante de l'UE, au sens de l'article 13, § 4, APTU<sup>1</sup> et de l'article 3a, ATMF<sup>2</sup>, et en particulier :
- au règlement (UE) n° 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 tel que modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission du

<sup>1</sup> Les **APTU** sont les Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (appendice F à la COTIF 1999, dans la version révisée entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 2019).

<sup>2</sup> Les **ATMF** sont les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (appendice G à la Convention 1999 dans la version révisée entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 2019).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 3 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

9 mars 2020 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1302/2014 et (UE) 2016/919 en ce qui concerne l'extension du domaine d'emploi et des phases de transition, ci-après dénommé « STI LOC&PAS ».

- 2) Les dispositions transitoires pour l'application de la présente PTU sont énoncées au chapitre 7.
- 3) La présente PTU comporte des points ouverts, recensés à l'appendice I. Pour ces points ouverts, les États parties doivent notifier leurs spécifications techniques nationales, conformément aux dispositions de l'article 12, § 2, des APTU.
- 4) Les objectifs et le champ d'application de la COTIF et du droit de l'UE pour les chemins de fer ne sont pas les mêmes ; il s'avère donc nécessaire d'employer des termes différents pour des concepts dont le sens est similaire mais pas identique. Le tableau suivant liste les termes utilisés dans la présente PTU et les termes correspondants dans la STI pertinente :

<b>Présente PTU</b>	<b>Droit de l'UE</b>
prescription technique uniforme (PTU)	spécification technique d'interopérabilité (STI)
PTU PMR	STI PMR
PTU Bruit	STI « bruit » / STI Bruit
PTU LOC&PAS	STI LOC & PAS
PTU Infrastructure	STI « infrastructure » / STI Infrastructure/ STI INF
PTU GEN-G	MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques
autorité compétente	autorité nationale de sécurité / entité délivrant l'autorisation
procédure de vérification PTU	procédure de vérification « CE »

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 4 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

organisme d'évaluation	organisme notifié
certificat d'examen de type ou de conception	attestation/certificat « CE » d'examen de type ou de conception
déclaration de vérification PTU	déclaration « CE » de vérification
procédures d'évaluation pour la vérification des sous-systèmes (modules)	vérification « CE » d'un sous-système (modules)
procédures d'évaluation pour la vérification des éléments de construction	modules pour l'évaluation « CE » de conformité des constituants d'interopérabilité
certificat de vérification PTU	certificat de vérification « CE »
État partie	État membre

Lorsque les dispositions de la présente PTU et de la STI LOC&PAS diffèrent sur le fond, leurs textes respectifs apparaissent dans deux colonnes. Le texte de la PTU (réglementation de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche ou sur toute la largeur de la page, tandis que la colonne de droite est réservée au texte de la STI de l'Union européenne. Les textes dans la colonne de droite sont donnés à titre purement informatif. Pour le droit de l'UE, voir le Journal officiel de l'Union européenne.

Lorsque les différences entre la présente PTU et la STI LOC&PAS de l'UE sont rédactionnelles, non substantielles, ou concernent la liste des termes ci-dessus, le texte de la STI LOC&PAS n'est généralement pas reproduit. Il peut toutefois l'être à des fins de clarté et de lisibilité.

## 1. INTRODUCTION

### 1.1 Domaine d'application technique

La présente prescription technique uniforme (PTU) est une spécification qui vise un sous-système précis afin de répondre aux exigences essentielles et d'assurer l'interopérabilité

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 5 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

des systèmes et composants techniques nécessaires au trafic international ferroviaire décrits à l'article 3, § 3, des APTU.

du système ferroviaire de l'Union décrit à l'article 1<sup>er</sup> de la directive (UE) 2016/797<sup>3</sup>.

Le sous-système

est le matériel roulant visé au point 2.7 de la PTU GEN-B<sup>4</sup>.

visé par la présente STI est le matériel roulant du système ferroviaire de l'Union visé à l'annexe II, point 2.7, de la directive (UE) 2016/797.

La présente PTU est applicable au matériel roulant :

qui est exploité actuellement (ou qu'il est prévu d'exploiter)

en trafic international

sur le réseau ferroviaire défini au point 1.2 « Domaine d'application géographique » de la présente STI,

et

qui appartient à l'un des types suivants

(définis au point 2.7 de la PTU GEN-B)

(définis dans l'annexe I, point 2, de la directive (UE) 2016/797) :

- rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques,
- motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques,
- voitures de voyageurs,
- matériel mobile de construction et de maintenance des infrastructures ferroviaires.

Le matériel roulant des types mentionnés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 3 et 4, de la directive (UE) 2016/797 est exclu du champ d'application de la présente STI :

- les métros, les tramways et les autres systèmes ferroviaires légers,
- les véhicules destinés à l'exploitation de services locaux, urbains ou suburbains de transport de passagers sur des réseaux qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire,
- les véhicules utilisés sur les seules infrastructures ferroviaires privées et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises,

<sup>3</sup> 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 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44-101).

<sup>4</sup> Sous-systèmes – Dispositions générales, PTU GEN-B telle que modifiée en dernier lieu le 1<sup>er</sup> juin 2019.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 6 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- les véhicules réservés à un usage strictement local, historique ou touristique.

Une définition détaillée du matériel roulant concerné par la présente PTU est donnée au chapitre 2.

En vertu de l'article 6 des ATMF, pour la partie du véhicule conforme à la présente PTU ou à une partie de la présente PTU, les autorités compétentes des États parties doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes ou organismes d'évaluation conformément à la présente PTU.

Les vérifications supplémentaires du sous-système « Matériel roulant » des véhicules pleinement conformes à la présente PTU par les autorités compétentes des États parties sont limitées :

- aux cas spécifiques identifiés au chapitre 7 ayant une incidence sur la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné,
- à la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné,
- aux prescriptions relatives au point ouvert identifié dans la présente PTU et dans les spécifications techniques nationales notifiées en conformité avec l'article 12 des APTU.

## 1.2 Domaine d'application géographique

Le champ d'application géographique

de la présente PTU comprend toutes les lignes ouvertes ou utilisées en trafic international.

de la présente STI est le système ferroviaire de l'Union tel qu'il est défini à l'annexe I de la directive (UE) 2016/797 et exclut les cas visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 3 et 4, de ladite directive.

## 1.3 Contenu de la présente PTU

Conformément à l'article 8, § 4, de la présente PTU :

Conformément à l'article 4, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797, la présente STI :

- indique le champ d'application visé (chapitre 2) ;
- définit les exigences essentielles à respecter par le sous-système matériel roulant « Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes (chapitre 3) ;
- définit les spécifications fonctionnelles et techniques à respecter par le sous-système et ses interfaces vis-à-vis des autres sous-systèmes (chapitre 4) ;

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 7 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- d) détermine les éléments de construction (également nommés constituants d'interopérabilité ou CI dans le présent document)

et les interfaces qui doivent faire l'objet

de normes techniques

de spécifications européennes, dont les normes européennes,

qui sont nécessaires pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire

de l'Union européenne

(chapitre 5) ;

- e) indique, dans chaque cas envisagé, les procédures qui doivent être utilisées pour

évaluer la conformité avec les dispositions de la PTU. Ces procédures sont basées sur les modules d'évaluation définis dans la PTU GEN-D<sup>5</sup>

évaluer, d'une part, la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité, ou, d'autre part, la vérification « CE » des sous-systèmes

(chapitre 6) ;

- f) indique la stratégie de mise en œuvre de la PTU (chapitre 7) ;

- g) indique, pour le personnel concerné, les qualifications professionnelles et les conditions d'hygiène et de sécurité au travail requises pour l'exploitation et la maintenance du sous-système visé ainsi que pour la mise en œuvre de la présente PTU (chapitre 4) ;

- h) indique les dispositions applicables au sous-système « matériel roulant » existant, en particulier en cas de réaménagement et de renouvellement et, dans ces cas, les travaux de modification qui nécessitent une demande de nouvelle

admission à l'exploitation en trafic international (chapitre 7) ;

autorisation ;

- i) indique les paramètres du sous-système « matériel roulant » que l'entreprise ferroviaire doit vérifier et les procédures à appliquer à cet effet après la remise de l'autorisation de mise sur le marché du véhicule et avant la première utilisation du véhicule afin d'assurer la compatibilité entre les véhicules et les itinéraires sur lesquels ils doivent être exploités.

Conformément à

l'article 8, § 4, des APTU,

l'article 4, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797,

des cas spécifiques sont indiqués au chapitre 7.

<sup>5</sup> Procédures d'évaluation (modules) – Dispositions générales, PTU GEN-D.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 8 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## 2. SOUS-SYSTÈME « MATÉRIEL ROULANT » ET FONCTIONS

### 2.1 Sous-système « matériel roulant » en tant que composante du système ferroviaire

### Sous-système « matériel roulant » en tant que composante du système ferroviaire de l'Union

Le système ferroviaire est divisé selon les sous-systèmes suivants, conformément au chapitre 1 de la PTU GEN-B.

Le système ferroviaire de l'Union

à l'annexe II, point 1, de la directive (UE) 2016/797.

(1) Domaines de nature structurelle :

- infrastructures,
- énergie,
- contrôle-commande et signalisation au sol,
- contrôle-commande et signalisation à bord,
- matériel roulant ;

(2) Domaines de nature fonctionnelle :

- exploitation et gestion du trafic,
- maintenance,
- applications télématiques au service des voyageurs et au service du fret.

Tous les sous-systèmes font l'objet d'une ou plusieurs PTU distinctes, à l'exception du sous-système « maintenance ».

Le sous-système « matériel roulant » concerné par la présente PTU (telle que définie au point 1.1) possède des interfaces avec l'ensemble des autres sous-systèmes du système ferroviaire

de l'Union

mentionnés ci-dessus ; ces interfaces sont considérées dans le cadre d'un système intégré, conforme à l'ensemble des PTU applicables.

De plus,

il existe deux aspects spécifiques du système ferroviaire qui

deux STI décrivent des aspects spécifiques du système ferroviaire et

portent sur plusieurs sous-systèmes, dont le sous-système matériel roulant :

- la « sécurité dans les tunnels ferroviaires ». Les exigences véhicules pour l'exploitation en sécurité des trains dans les tunnels sont inclus dans la présente PTU. Les exigences particulières pour l'infrastructure et l'exploitation relatives aux tunnels sont réputées définies dans chaque État partie de
- STI « sécurité dans les tunnels ferroviaires », (STI STF) ;



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 9 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

façon à ce que les véhicules conformes à la présente PTU puissent circuler dans les tunnels ;

- l'« accessibilité pour les personnes à mobilité réduite » (PTU PMR) ;

- STI « accessibilité pour les personnes à mobilité réduite » (STI PMR) ;

et deux PTU concernent des aspects particuliers du sous-système « matériel roulant » :

- le bruit (PTU Bruit) ;
- les wagons de marchandises.

Les exigences relatives au sous-système « matériel roulant » spécifiées dans les PTU Bruit, Wagons et PMR

| ces quatre STI

ne sont pas répétées dans la présente PTU.

Les PTU Bruit, Wagons et PMR

| Ces quatre STI

s'appliquent également au sous-système « matériel roulant » en fonction de leurs champs d'application et de leurs règles d'application respectifs.

## 2.2 Définitions relatives au matériel roulant

Aux fins de la présente PTU, les définitions suivantes s'appliquent :

### 2.2.1 Composition d'un train :

- 1) Le terme « **unité** » est le terme générique utilisé pour désigner le matériel roulant soumis à l'application de la présente PTU, et dès lors à l'admission technique OTIF. | une vérification « CE ».
- 2) Une unité peut se composer de plusieurs « **véhicules** », tels que définis à l'article 2, lettre w), des ATMF ; | à l'article 2, point 3), de la directive (UE) 2016/797 ;  
eu égard au champ d'application de la présente PTU, l'utilisation du terme « véhicule », tel qu'il est utilisé dans la présente PTU, est limitée au sous-système « matériel roulant » tel que défini au chapitre 1.
- 3) Un « **train** » est une composition opérationnelle formée d'une ou de plusieurs unités.
- 4) Un « **train de voyageurs** » désigne une composition opérationnelle accessible aux voyageurs (un train composé de véhicules de voyageurs mais dont l'accès est interdit aux voyageurs n'est pas considéré comme un train de voyageurs).
- 5) Le terme « **composition fixe** » désigne une composition de train ne pouvant être reconfigurée que dans un atelier.
- 6) Le terme « **composition prédéfinie** » désigne un train composé de plusieurs unités couplées entre elles. Ce type de composition est défini durant la phase de conception et peut être reconfiguré en exploitation.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 10 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 7) Une « **exploitation multiple** » est une composition opérationnelle formée d'une ou de plusieurs unités :
- les rames sont conçues de manière qu'un seul train contrôlé depuis une cabine de conduite unique puisse en comporter plusieurs (du type évalué) ;
  - les locomotives sont conçues de manière à pouvoir regrouper plusieurs d'entre elles (du type évalué) en un seul train contrôlé depuis une cabine de conduite unique.
- 8) **Exploitation générale** : on parle d'« exploitation générale » pour une unité lorsque celle-ci est destinée à être couplée à d'autres unités dans une composition de train non définie durant la phase de conception.

### 2.2.2 Matériel roulant

Les définitions suivantes sont classées en trois groupes

comme suite :

conformément au point 2 de l'annexe I de la directive (UE) 2016/797.

#### A) **Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques, les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques, ainsi que les voitures**

##### 1) Motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques :

Le terme « locomotive » désigne un véhicule (ou une combinaison de plusieurs véhicules) de traction pouvant être dételé d'un train en conditions d'exploitation normales et capable de fonctionner de manière autonome. Une locomotive n'est pas conçue pour transporter une charge utile.

Le terme « locomotive de manœuvre » désigne un engin de traction conçu pour être utilisé exclusivement dans les gares, les gares de triage et les dépôts.

La motricité d'un train automoteur peut provenir d'un véhicule motorisé pourvu ou non d'une cabine de conduite, et conçu pour ne pas être dételé en conditions d'exploitation normale. Ce type de véhicule est généralement désigné sous le nom de « motrice », ou de « motrice de tête » lorsqu'il est situé en extrémité de rame et équipé d'une cabine de conduite.

##### 2) Rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques pour voyageurs

Le terme « rame » désigne une composition fixe pouvant fonctionner comme un train ; par définition, une rame n'est pas destinée à être reconfigurée, sauf dans un atelier. Elle se compose de véhicules motorisés ou d'un ensemble de véhicules motorisés et non motorisés.

Le terme « unité multiple électrique et/ou diesel » désigne une rame composée de véhicules qui sont tous capables de transporter une charge utile (voyageurs ou bagages/courrier ou marchandises).

Le terme « autorail » désigne un véhicule pouvant fonctionner de manière autonome et capable de transporter une charge utile (voyageurs ou bagages/courrier ou marchandises).

Le terme « tram-train » désigne un véhicule conçu pour une utilisation combinée à la fois sur les infrastructures ferroviaires légères et sur les infrastructures ferroviaires lourdes.

##### 3) Voitures de voyageurs et autres

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 11 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Le terme « voiture » désigne un véhicule non moteur, circulant en composition fixe ou variable et capable de transporter des voyageurs (par extension, dans la présente PTU les exigences s'appliquant aux voitures s'appliquent également aux voitures-restaurants, voitures-couchettes, etc.).

Le terme « fourgon » désigne un véhicule non moteur capable de transporter une charge utile (hors voyageurs), c'est-à-dire des bagages ou du courrier, et conçu pour être intégré à une composition fixe ou variable destinée au transport de voyageurs.

Le terme « remorque avec cabine de conduite » désigne un véhicule non moteur équipé d'une cabine de conduite.

Une voiture peut être équipée d'une cabine de conduite ; on la désigne alors sous le nom de « voiture de conduite ».

Un fourgon peut être équipé d'une cabine de conduite ; on le désigne alors sous le nom de « fourgon de conduite ».

Le terme « wagon porte-autos » désigne un véhicule non moteur, capable de transporter des automobiles sans leurs passagers et conçu pour être intégré à un train de voyageurs.

Le terme « rame fixe » désigne une composition de plusieurs voitures non motrices couplées entre elles de manière « semi-permanente », ou reconfigurables uniquement hors service.

**B) Wagons de marchandises, y compris les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau et les véhicules conçus pour le transport de camions**

Ces véhicules ne relèvent pas de la présente PTU. Ils sont couverts par la PTU Wagons.

Ces véhicules ne relèvent pas de la présente STI. Ils sont couverts par le règlement (UE) n° 321/2013 (STI « wagons de marchandises »).

**C) Véhicules spéciaux, tels que les engins de voie**

Le terme « engins de voie » désigne des véhicules spécialement conçus pour la construction et la maintenance de la voie et des infrastructures ferroviaires. Il existe différents modes d'utilisation des engins de voie : mode travail, mode transport en tant que véhicule automoteur, mode transport en véhicule remorqué.

Le terme « véhicules d'inspection d'infrastructure » désigne les véhicules utilisés pour contrôler l'état des infrastructures. Ils sont exploités de la même façon en tant que trains de fret ou trains de voyageurs, sans distinction entre le mode transport et le mode travail.

**2.3 Matériel roulant concerné par la présente PTU**

**2.3.1 Types de matériel roulant**

Le champ d'application de la présente PTU se limite au matériel roulant destiné à être utilisé en trafic international. Le paragraphe suivant définit des détails et des limitations supplémentaires au sein du champ d'application général.

Les paragraphes suivants décrivent le matériel roulant visé par la présente PTU :

Les paragraphes suivants décrivent le matériel roulant visé par la présente STI, classé conformément aux trois groupes définis à

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 12 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

l'annexe I, point 2, de la directive (UE) 2016/797 :

**A) Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques, les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques, ainsi que les voitures**

1) Motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques :

Ce type inclut les véhicules de traction non conçus pour transporter une charge utile : locomotives thermiques, locomotives électriques ou motrices, par exemple.

Les véhicules de traction concernés sont destinés au transport de marchandises et/ou de voyageurs.

Exclusion du champ d'application :

Les locomotives de manœuvre (telles que définies au point 2.2) ne relèvent pas du champ d'application de la présente

PTU.

STI. Lorsqu'elles sont appelées à circuler sur le réseau ferroviaire de l'Union (circulation entre les gares, les gares de triage et les dépôts), l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, point b), de la directive (UE) 2016/797 s'applique.

2) Rames automotrices à moteurs thermiques et/ou électriques pour voyageurs

Ce type inclut tous les trains en composition fixe ou prédéfinie, composés de véhicules transportant des voyageurs et/ou de véhicules ne transportant pas de voyageurs.

Un ou plusieurs véhicules du train sont équipés d'un système de traction thermique ou électrique, et une cabine de conduite équipe le train.

Exclusion du champ d'application :

(réservé)

Conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, paragraphe 4, point d), et paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797, le matériel roulant suivant est exclu du champ d'application de la présente STI :

- le matériel roulant appelé à circuler sur des réseaux locaux, urbains ou suburbains qui sont séparés sur le plan fonctionnel du reste du système ferroviaire ;
- le matériel roulant principalement utilisé sur les infrastructures ferroviaires légères mais équipé de certains composants ferroviaires lourds nécessaires pour permettre le transit sur une section confinée et limitée des infrastructures ferroviaires lourdes à des fins de connectivité uniquement ;
- les tram-trains.

3) Voitures de voyageurs et autres :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 13 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Voitures de voyageurs :

Ce type inclut les véhicules non moteurs servant au transport des voyageurs (voitures, définies au point 2.2), exploités en composition variable et tractés par des véhicules de la catégorie « motrices de traction à moteur thermique ou électrique » définie ci-dessus.

Véhicules de transport ne transportant pas de voyageurs et intégrés à un train de voyageurs :

Ce type inclut les véhicules non moteurs couplés à un train de voyageurs (par exemple, fourgons à bagages, fourgons postaux, wagons porte-autos, véhicules de service, etc.) ; ils entrent dans le champ d'application de la présente PTU, en tant que véhicules utilisés pour le transport de voyageurs.

**B) Wagons de marchandises, y compris les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau et les véhicules conçus pour le transport de camions**

Les wagons de marchandises ne relèvent pas de la présente PTU ; ils sont couverts par la PTU Wagons, même lorsqu'ils sont attelés à un train de voyageurs (dans ce cas, la composition du train est gérée lors de l'exploitation). Les véhicules destinés à transporter des véhicules routiers à moteur avec des passagers à bord n'entrent pas dans le champ d'application de la présente PTU.

**C) Véhicules spéciaux, tels que les engins de voie**

Ce type de matériel roulant entre dans le champ d'application de la présente PTU uniquement si :

- il circule sur ses propres roues ferroviaires, et
- sa conception est telle qu'il peut être détecté par le système de détection de trains au sol pour la gestion du trafic, et
- dans le cas des engins de voie, s'ils se trouvent en configuration de transport (circulation), en automotrice ou remorqués.

Exclusion du champ d'application :

Dans le cas des engins de voie, la configuration de travail n'entre pas dans le champ d'application de la présente PTU.

**2.3.2 Écartement de la voie**

La présente PTU est applicable au matériel roulant destiné à être exploité sur des réseaux d'écartement 1 435 mm, 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm et 1 668 mm. | 1 435 mm, ou sur l'un des écartements nominaux de voie suivants : 1 520 mm, 1 524 mm, 1 600 mm et 1 668 mm.

**2.3.3 Vitesse maximale**

Aux fins de la présente PTU, | Étant donné que le réseau ferroviaire intégré est composé de plusieurs sous-systèmes (en particulier les installations fixes ; voir le point 2.1),

la vitesse maximale de conception du matériel roulant est réputée être inférieure ou égale à 350 km/h.

Si la vitesse maximale de conception est supérieure à 350 km/h, les présentes spécifications techniques s'appliquent, mais doivent être complétées pour les vitesses supérieures à 350 km/h (ou pour la vitesse

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 14 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

maximale calculée pour un paramètre donné, si cela est spécifié au point pertinent du point 4.2) jusqu'à la vitesse maximale de conception, en application de la procédure relative aux solutions innovantes définie

au point 6.2.5.

à l'article 10.

### 3. EXIGENCES ESSENTIELLES

#### 3.1 Éléments du sous-système « matériel roulant » correspondant aux exigences essentielles

Le tableau suivant indique quelles exigences essentielles, définies et numérotées

dans la PTU GEN-A<sup>6</sup>,

à l'annexe III de la directive (UE) 2016/797,

sont couvertes par les spécifications formulées au chapitre 4 de la présente PTU.

*Éléments du matériel roulant correspondant aux exigences essentielles*

Remarque : Seules les sous-points du point 4.2 contenant des exigences apparaissent dans la liste.

Point de réf.	Élément du sous-système « matériel roulant »	Sécurité	Fiabilité – Disponibilité	Santé	Protection de l'environnement	Compatibilité technique
4.2.2.2.2	Accouplement interne	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.2.3	Accouplement d'extrémité	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.2.4	Accouplement de secours		2.4.2			2.5.3
4.2.2.2.5	Accès du personnel pour les opérations d'accouplement et de désaccouplement	1.1.5		2.5.1		2.5.3
4.2.2.3	Intercirculations	1.1.5				
4.2.2.4	Résistance de la structure du véhicule	1.1.3 2.4.1				
4.2.2.5	Sécurité passive	2.4.1				
4.2.2.6	Levage et mise sur vérins					2.5.3
4.2.2.7	Fixation de matériel sur la caisse des véhicules	1.1.3				
4.2.2.8	Portes d'accès pour le personnel et les marchandises	1.1.5 2.4.1				

<sup>6</sup> Dispositions générales – Exigences essentielles, PTU GEN-A.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 15 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

Point de réf.	Élément du sous-système « matériel roulant »	Sécurité	Fiabilité – Disponibilité	Santé	Protection de l'environnement	Compatibilité technique
4.2.2.9	Caractéristiques mécaniques du verre	2.4.1				
4.2.2.10	Conditions de charge et pesage	1.1.3				
4.2.3.1	Gabarit					2.4.3
4.2.3.2.1	Paramètre de charge à l'essieu					2.4.3
4.2.3.2.2	Charge à la roue	1.1.3				
4.2.3.3.1	Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains	1.1.1				2.4.3 2.3.2
4.2.3.3.2	Contrôle de l'état des boîtes d'essieux	1.1.1	1.2			
4.2.3.4.1	Sécurité contre les risques de déraillement sur gauche de voie	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2	Comportement dynamique	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2.1	Valeurs limites pour la sécurité de marche	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.2.2	Valeurs limites d'efforts sur la voie					2.4.3
4.2.3.4.3	Conicité équivalente	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.3.1	Paramètres de conception pour les nouveaux profils de roue	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.4.3.2	Valeurs de conicité équivalente en service des essieux montés	1.1.2	1.2			2.4.3
4.2.3.5.1	Conception de la structure des châssis de bogies	1.1.1 1.1.2				
4.2.3.5.2.1	Caractéristiques mécaniques et géométriques des essieux montés	1.1.1 1.1.2				2.4.3

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 16 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

Point de réf.	Élément du sous-système « matériel roulant »	Sécurité	Fiabilité – Disponibilité	Santé	Protection de l'environnement	Compatibilité technique
4.2.3.5.2.2	Caractéristiques mécaniques et géométriques des roues	1.1.1 1.1.2				
4.2.3.5.3	Systèmes automatiques pour gabarit variable	1.1.1 1.1.2 1.1.3	1.2			1.5
4.2.3.6	Rayon de courbure minimal	1.1.1 1.1.2				2.4.3
4.2.3.7	Chasse-pierres	1.1.1				
4.2.4.2.1	Freinage – Exigences fonctionnelles	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5
4.2.4.2.2	Freinage – Exigences de sécurité	1.1.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.3	Type de système de freinage					2.4.3
4.2.4.4.1	Commande de freinage d'urgence	2.4.1				2.4.3
4.2.4.4.2	Commande de freinage de service					2.4.3
4.2.4.4.3	Commande de freinage direct					2.4.3
4.2.4.4.4	Commande de freinage dynamique	1.1.3				
4.2.4.4.5	Commande de freinage de stationnement					2.4.3
4.2.4.5.1	Performances de freinage – Exigences générales	1.1.1 2.4.1	2.4.2			1.5
4.2.4.5.2	Freinage d'urgence	1.1.2 2.4.1				2.4.3
4.2.4.5.3	Freinage de service					2.4.3
4.2.4.5.4	Calculs relatifs à la capacité thermique	2.4.1				2.4.3
4.2.4.5.5	Frein de stationnement	2.4.1				2.4.3
4.2.4.6.1	Limite du profil d'adhérence roue-rail	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.6.2	Dispositif anti-enrayage	2.4.1	1.2 2.4.2			



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 17 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

<b>Point de réf.</b>	<b>Élément du sous-système « matériel roulant »</b>	<b>Sécurité</b>	<b>Fiabilité – Disponibilité</b>	<b>Santé</b>	<b>Protection de l'environnement</b>	<b>Compatibilité technique</b>
4.2.4.7	Freinage dynamique – Systèmes de freinage liés au système de traction	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.8.1	Système de freinage indépendant des conditions d'adhérence – Généralités	2.4.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.8.2	Frein magnétique appliqué sur le rail					2.4.3
4.2.4.8.3	Frein à courants de Foucault					2.4.3
4.2.4.9	Indicateurs de l'état et des défaillances du frein	1.1.1	1.2 2.4.2			
4.2.4.10	Exigences de freinage en cas de secours		2.4.2			
4.2.5.1	Équipements sanitaires				1.4.1	
4.2.5.2	Système de communication audible	2.4.1				
4.2.5.3	Signal d'alarme	2.4.1				
4.2.5.4	Moyens de communication à disposition des voyageurs	2.4.1				
4.2.5.5	Portes extérieures : portes d'accès et de sortie du matériel roulant pour voyageurs	2.4.1				
4.2.5.6	Portes extérieures : description du système	1.1.3 2.4.1				
4.2.5.7	Portes d'intercirculation	1.1.5				
4.2.5.8	Qualité de l'air intérieur			1.3.2		
4.2.5.9	Vitres latérales des caisses des véhicules	1.1.5				
4.2.6.1	Conditions environnementales		2.4.2			

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 18 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

Point de réf.	Élément du sous-système « matériel roulant »	Sécurité	Fiabilité – Disponibilité	Santé	Protection de l'environnement	Compatibilité technique
4.2.6.2.1	Effets de souffle sur les voyageurs à quai et sur les travailleurs en bord de voie	1.1.1		1.3.1		
4.2.6.2.2	Variation de pression en tête de train					2.4.3
4.2.6.2.3	Variations de pression maximales en tunnel					2.4.3
4.2.6.2.4	Vent traversier	1.1.1				
4.2.6.2.5	Effet aérodynamique sur les voies ballastées	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.1	Feux avant					2.4.3
4.2.7.1.2	Feux de position	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.3	Feux arrière	1.1.1				2.4.3
4.2.7.1.4	Commande des feux					2.4.3
4.2.7.2.1	Avertisseur sonore – Généralités	1.1.1				2.4.3 2.6.3
4.2.7.2.2	Niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore	1.1.1		1.3.1		
4.2.7.2.3	Protection					2.4.3
4.2.7.2.4	Commande de l'avertisseur	1.1.1				2.4.3
4.2.8.1	Performances de traction					2.4.3 2.6.3
4.2.8.2 4.2.8.2.1 à 4.2.8.2.9	Alimentation en courant électrique					1.5 2.4.3 2.2.3
4.2.8.2.10	Protection électrique du train	2.4.1				
4.2.8.3	Systèmes de traction diesel et autres systèmes thermiques	2.4.1				1.4.1
4.2.8.4	Protection contre les risques électriques	2.4.1				
4.2.9.1.1	Cabine de conduite – Généralités	–	–	–	–	–
4.2.9.1.2	Accès et sortie	1.1.5				2.4.3

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 19 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

<b>Point de réf.</b>	<b>Élément du sous-système « matériel roulant »</b>	<b>Sécurité</b>	<b>Fiabilité – Disponibilité</b>	<b>Santé</b>	<b>Protection de l'environnement</b>	<b>Compatibilité technique</b>
4.2.9.1.3	Visibilité extérieure	1.1.1				2.4.3
4.2.9.1.4	Aménagement intérieur	1.1.5				
4.2.9.1.5	Siège du conducteur			1.3.1		
4.2.9.1.6	Pupitre de conduite – Ergonomie	1.1.5		1.3.1		
4.2.9.1.7	Climatisation et qualité de l'air			1.3.1		
4.2.9.1.8	Éclairage intérieur					2.6.3
4.2.9.2.1	Pare-brise – Caractéristiques mécaniques	2.4.1				
4.2.9.2.2	Pare-brise – Propriétés optiques					2.4.3
4.2.9.2.3	Pare-brise – Équipement					2.4.3
4.2.9.3.1	Fonction de contrôle de l'activité du conducteur	1.1.1				2.6.3
4.2.9.3.2	Indication de vitesse	1.1.5				
4.2.9.3.3	Tableau de contrôle et écrans de conduite	1.1.5				
4.2.9.3.4	Commandes et voyants	1.1.5				
4.2.9.3.5	Étiquettes					2.6.3
4.2.9.3.6	Fonction de radiocommande pour les opérations de manœuvre	1.1.1				
4.2.9.4	Outillage embarqué et équipement portatif	2.4.1				2.4.3 2.6.3
4.2.9.5	Rangements à l'usage du personnel de bord	–	–	–	–	–
4.2.9.6	Dispositif enregistreur					2.4.4
4.2.10.2	Sécurité incendie – Mesures de prévention des incendies	1.1.4		1.3.2	1.4.2	
4.2.10.3	Mesures de détection des incendies et de lutte contre le feu	1.1.4				
4.2.10.4	Exigences liées aux situations d'urgence	2.4.1				

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 20 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

Point de réf.	Élément du sous-système « matériel roulant »	Sécurité	Fiabilité – Disponibilité	Santé	Protection de l'environnement	Compatibilité technique
4.2.10.5	Exigences liées à l'évacuation	2.4.1				
4.2.11.2	Nettoyage extérieur des trains					1.5
4.2.11.3	Raccord de vidange de toilettes					1.5
4.2.11.4	Équipement de remplissage en eau			1.3.1		
4.2.11.5	Interface de remplissage en eau					1.5
4.2.11.6	Exigences spécifiques pour le stationnement des trains					1.5
4.2.11.7	Matériel de réapprovisionnement en carburant					1.5
4.2.11.8	Nettoyage intérieur des trains – Alimentation électrique					2.5.3
4.2.12.2	Documentation générale					1.5
4.2.12.3	Documentation de maintenance	1.1.1				2.5.1 <sup>7</sup> 2.6.1 2.6.2
4.2.12.4	Documentation d'exploitation	1.1.1				2.4.2 2.6.1 2.6.2
4.2.12.5	Diagramme et instructions de levage					2.5.3
4.2.12.6	Descriptions propres aux opérations de secours		2.4.2			2.5.3

### 3.2 Exigences essentielles non couvertes par la présente PTU

Certaines des exigences essentielles classées « exigences de portée générale » ou « particulières à chaque sous-système »

dans la PTU GEN-G

à l'annexe III de la directive (UE) 2016/797

<sup>7</sup> Dans la STI de l'UE, il est également fait référence au 2.5.2. Toutefois, l'exigence essentielle du 2.5.2 (protection de l'environnement dans le cadre de l'entretien) n'existe pas dans la COTIF étant donné qu'elle n'entre pas dans son champ d'application.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 21 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

ont un impact sur le sous-système « matériel roulant » ; celles qui ne sont pas couvertes ou qui sont couvertes avec des limitations dans le champ d’application de la présente PTU sont identifiées ci-dessous.

### 3.2.1 Exigences de portée générale, exigences liées à la maintenance et à l’exploitation

La numérotation des paragraphes et les exigences essentielles exposées ci-dessous reflètent celles établies

dans la PTU GEN-A.

dans l’annexe III de la directive (UE) 2016/797.

Les exigences essentielles qui ne sont pas couvertes par la présente

PTU devraient être évaluées par d’autres moyens par l’État partie ayant délivré l’admission initiale d’un véhicule.

STI

Aux termes de la PTU GEN-D, l’État partie doit, pour la première admission à l’exploitation, et le cas échéant les suivantes, prendre toutes les mesures appropriées pour que le véhicule soit conçu et construit de façon à satisfaire les exigences essentielles lorsqu’il sera intégré au système ferroviaire. Si ni la PTU ni les spécifications nationales ne fournissent de base adéquate pour l’évaluation complète de la conformité avec les exigences essentielles, une évaluation et une appréciation des risques doivent être effectuées conformément aux dispositions de la PTU GEN-G<sup>8</sup>.

Les exigences essentielles concernées

sont les suivantes :

#### 1.4. Protection de l’environnement

1.4.1 « *Les incidences sur l’environnement de l’implantation et de l’exploitation du système ferroviaire doivent être évaluées et prises en compte lors de la conception du système*

*selon les dispositions en vigueur dans l’État d’application. »*

*selon les dispositions communautaires en vigueur. »*

Cette exigence essentielle

doit être couverte par des règles notifiées conformément à l’article 12 des APTU et applicables dans l’État partie où le véhicule est admis à l’exploitation.

est couverte par les dispositions européennes pertinentes en vigueur.

La législation européenne s’applique aux véhicules destinés à être exploités sur le territoire de l’Union européenne.

<sup>8</sup> Méthode de sécurité commune (MSC) pour l’évaluation et l’appréciation des risques – Dispositions générales, PTU GEN-G telle que modifiée en dernier lieu le 1<sup>er</sup> décembre 2016.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 22 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 1.4.3 « Les matériels roulants et les systèmes d'alimentation en énergie doivent être conçus et réalisés pour être compatibles, en matière électromagnétique, avec les installations, les équipements et les réseaux publics ou privés avec lesquels ils risquent d'interférer. »

Cette exigence essentielle

doit être couverte par des règles notifiées conformément à l'article 12 des APTU et applicables dans l'État partie où le véhicule est admis à l'exploitation.

La législation européenne s'applique aux véhicules destinés à être exploités sur le territoire de l'Union européenne.

est couverte par les dispositions européennes pertinentes en vigueur.

- 1.4.4 « L'exploitation du système ferroviaire doit respecter les niveaux réglementaires en matière de nuisances sonores. »

Cette exigence essentielle est couverte pour les véhicules par la PTU NOI. Pour les véhicules hors du champ d'application de la PTU NOI, les émissions sonores constituent un point ouvert et peuvent être couvertes par des règles notifiées conformément à l'article 12 des APTU et applicables dans l'État partie où le véhicule est admis à l'exploitation.

Cette exigence essentielle est couverte par les dispositions européennes pertinentes en vigueur (en particulier la STI « bruit » et la STI MR GV 2008 jusqu'à ce que tout le matériel roulant soit couvert par la STI « bruit »).

- 1.4.5 « L'exploitation du système ferroviaire ne doit pas être à l'origine, dans le sol, d'un niveau de vibrations inadmissible pour les activités et le milieu traversé proches de l'infrastructure et en état normal d'entretien. »

Cette exigence essentielle relève du champ d'application de l'infrastructure.

## 2.5. Maintenance

Ces exigences essentielles ne sont pertinentes, dans le cadre de la présente PTU et conformément au point 3.1 de celle-ci, que pour la documentation technique de maintenance relative au sous-système « matériel roulant » ; elles n'entrent pas dans le champ d'application de la présente PTU pour ce qui est des installations de maintenance.

## 2.6. Exploitation

Ces exigences essentielles sont pertinentes, dans le cadre de la présente PTU et conformément au point 3.1 de celle-ci, pour la documentation d'exploitation relative au sous-système « matériel roulant » (exigences essentielles 2.6.1 et 2.6.2) et pour la compatibilité technique du matériel roulant avec les règles d'exploitation (exigences essentielles 2.6.3).

### 3.2.2 Exigences particulières à chaque sous-système

Les exigences relatives aux autres sous-systèmes pertinents sont nécessaires pour répondre aux présentes exigences essentielles portant sur l'ensemble du système ferroviaire.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 23 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Les exigences relatives au sous-système « matériel roulant » qui contribuent à la satisfaction des présentes exigences essentielles sont mentionnées au point 3.1 de la présente PTU et correspondent à celles établies

aux points 2.2.3 et 2.3.2 de la PTU GEN-A.

à l'annexe III, point 2.2.3 et point 2.3.2, de la directive (UE) 2016/797.

Aucune autre exigence essentielle n'est couverte dans le cadre de la présente PTU.

## 4. CARACTÉRISATION DU SOUS-SYSTÈME « MATÉRIEL ROULANT »

### 4.1 Introduction

#### 4.1.1 Généralités

1) Le système ferroviaire

de l'Union

auquel

s'appliquent les APTU et ATMF est défini grâce aux sous-systèmes visés dans la PTU GEN-B. La cohérence entre les différents sous-systèmes

s'applique la directive (UE) 2016/797 et dont fait partie le sous-système « matériel roulant », est un système intégré dont la cohérence

doit être vérifiée. Cette cohérence doit être vérifiée par rapport notamment aux spécifications du sous-système « matériel roulant », de ses interfaces avec les autres sous-systèmes

du système ferroviaire de l'Union, dans lequel il est intégré,

et des règles d'exploitation et de maintenance auxquelles il est soumis.

2) Les paramètres fondamentaux du sous-système « matériel roulant » sont définis dans le présent chapitre 4 de la présente PTU.

3) Sauf lorsque cela est strictement nécessaire pour

le trafic international,

garantir l'interopérabilité du réseau ferroviaire de l'Union,

les spécifications techniques et fonctionnelles du sous-système et de ses interfaces, décrites aux points 4.2 et 4.3, n'imposent pas l'utilisation de technologies ou de solutions techniques spécifiques.

4) Certaines des caractéristiques relatives au matériel roulant qui doivent obligatoirement être mentionnées dans

les registres, conformément aux dispositions de l'article 13, § 1, des ATMF,

le « Registre européen des types de véhicules autorisés » (conformément à la décision de la Commission pertinente)

sont décrites aux points 4.2 et 6.2 de la présente STI. De plus, ces caractéristiques doivent figurer dans la documentation technique sur le matériel roulant décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 24 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.1.2 Description du matériel roulant soumis à l'application de la présente PTU

1) Le matériel roulant soumis à l'application de la présente PTU (également désigné sous le nom d'unité dans le cadre de la présente PTU) doit être décrit dans le certificat de vérification PTU conformément aux dispositions de la PTU GEN-D, par l'une des caractéristiques suivantes :

- rame ou composition fixe et, si nécessaire, composition(s) prédéfinie(s) de plusieurs rames du type en cours d'évaluation pour exploitation multiple,
- véhicule simple, ou rames fixes de véhicules pour composition(s) prédéfinie(s),
- véhicule simple, ou rames de véhicules fixes pour exploitation générale et, si nécessaire, composition(s) prédéfinie(s) de plusieurs véhicules (locomotives) du type en cours d'évaluation pour exploitation multiple.

Remarque : L'exploitation multiple de l'unité en cours d'évaluation avec d'autres types de matériel roulant n'entre pas dans le champ d'application de la présente PTU.

2) Les définitions relatives aux compositions de train et aux unités sont données au point 2.2 de la présente PTU.

3) Lorsqu'une unité destinée à être exploitée en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s) fait l'objet d'une évaluation, les compositions visées par l'évaluation doivent être définies par la partie à l'origine de la demande d'évaluation, et apparaître dans le certificat de vérification PTU. La définition de chaque formation doit inclure le type de chaque véhicule (ou des véhicules et des essieux en cas de composition fixe articulée), et leur disposition au sein de la composition. Des détails supplémentaires sont fournis aux points 6.2.8 et 6.2.9.

4) Il est nécessaire, pour certaines caractéristiques ou certaines évaluations d'unités destinées à une exploitation générale, de définir des limites en matière de compositions de train. Ces limites sont définies au point 4.2 et au point 6.2.7.

#### 4.1.3 Classification de base du matériel roulant pour l'application des exigences de la PTU

1) Un système de classification technique du matériel roulant est utilisé aux points suivants de la présente PTU, afin de définir les exigences applicables à une unité.

2) La ou les catégories techniques pertinentes pour l'unité soumise à l'application de la présente PTU doivent être identifiées par la partie qui demande l'évaluation. Cette classification doit être employée par l'organisme d'évaluation chargé de l'évaluation afin d'évaluer les exigences applicables de la présente PTU et doit apparaître dans le certificat de vérification PTU.

3) Les catégories techniques du matériel roulant sont les suivantes :

- unité conçue pour le transport de voyageurs,
- unité conçue pour le transport de charges liées aux voyageurs (bagages, voitures, etc.),
- unité conçue pour le transport d'autres charges utiles (courrier, fret, etc.) sur des rames automotrices,
- unité pourvue d'une cabine de conduite,
- unité pourvue d'un équipement de traction,



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 25 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- unité à moteur électrique, définie comme une unité alimentée électriquement par un ou des systèmes d'électrification  
avec une ligne aérienne de contact, | spécifiés dans la STI « énergie »,
- système de traction thermique,
- locomotive marchandises : unité conçue pour tracter des wagons de marchandises,
- locomotive voyageurs : unité conçue pour tracter des voitures de voyageurs,
- engins de voie,
- véhicules d'inspection d'infrastructure.

Une unité peut entrer dans une ou plusieurs de ces catégories.

- 4) Sauf mention contraire dans un des sous-points du point 4.2, les exigences de la présente PTU s'appliquent à toutes les catégories techniques de matériel roulant définies précédemment.
- 5) L'évaluation doit également prendre en compte la configuration opérationnelle d'une unité ; il convient de distinguer entre :
  - une unité pouvant être exploitée en tant que train ;
  - une unité ne pouvant être exploitée de manière autonome, et devant être couplée à une ou plusieurs autres unités exploitables en tant que train (voir également points 4.1.2, 6.2.7 et 6.2.8).
- 6) La vitesse maximale de conception de l'unité soumise à l'application de la présente PTU doit être déclarée par la partie qui demande l'évaluation ; elle doit être un multiple de 5 km/h (voir également point 4.2.8.1.2) lorsque sa valeur est supérieure à 60 km/h. Cette vitesse maximale doit être employée par l'organisme d'évaluation chargé de l'évaluation afin d'évaluer les exigences applicables de la présente PTU et doit apparaître dans le certificat de vérification PTU.

#### 4.1.4 Classification du matériel roulant en matière de sécurité incendie

- 1) En matière d'exigences de sécurité incendie, quatre catégories de matériel roulant sont définies comme suit : | dans la STI STF :
  - Matériel roulant destiné au transport de voyageurs de catégorie A (y compris les locomotives voyageurs)
  - Matériel roulant destiné au transport de voyageurs de catégorie B (y compris les locomotives voyageurs)
  - Locomotive marchandises et unité automotrice conçues pour le transport d'autres charges utiles que les voyageurs (courrier, fret, véhicule d'inspection d'infrastructure, etc.)
  - Engins de voie
- 2) La compatibilité entre la catégorie de l'unité et son exploitation dans les tunnels est réputée définie, dans chaque État partie, par l'autorité compétente, qui spécifie, pour chaque tunnel situé sur les lignes utilisées en trafic international, la catégorie de matériel roulant autorisée à l'emprunter, conformément à la présente PTU. Lorsqu'elle définit la compatibilité, l'autorité | est définie dans la STI STF.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 26 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

compétente observe le principe selon lequel le matériel roulant de catégorie B de sécurité dans les tunnels (catégorie la plus élevée) est autorisé à circuler dans tous les tunnels, et le matériel roulant de catégorie A est autorisé à rouler dans les tunnels longs de 5 km (ou moins), sans préjudices des cas spécifiques.

Les mesures supplémentaires de disponibilité de marche spécifiées au point 4.2.10.4.4 permettent aux trains de catégorie B de continuer à rouler pendant 15 minutes et d'atteindre une zone de sécurité dans les 20 km, à condition qu'il puisse rouler à 80 km/h. Si le train ne peut sortir du tunnel, il est évacué grâce aux infrastructures prévues à cet effet (zone de sécurité) dans le tunnel.

L'autorité compétente doit s'assurer qu'un plan d'urgence pour les tunnels avec des procédures d'évacuation adéquates est disponible.

- 3) Pour les unités conçues pour le transport de voyageurs ou pour tracter des voitures de voyageurs et soumises à l'application de la présente PTU, la catégorie A est la catégorie minimale qui doit être retenue par la partie qui demande l'évaluation ;

les unités conçues pour le transport de voyageurs et pour circuler dans des tunnels d'une longueur supérieure à 5 km doivent être évaluées en fonction des exigences applicables pour la catégorie B.

les critères de sélection de la catégorie B sont indiqués dans la STI STF.

- 4) Cette classification doit être employée par l'organisme d'évaluation chargé de l'évaluation afin d'évaluer les exigences applicables du point 4.2.10 de la présente PTU et doit apparaître dans le certificat de vérification PTU.

## 4.2 Spécifications fonctionnelles et techniques du sous-système

### 4.2.1 Généralités

#### 4.2.1.1 Ventilation

- 1) Les spécifications techniques et fonctionnelles du sous-système « matériel roulant » sont regroupées et classées dans les parties suivantes du présent point 4.2 :
- Structures et parties mécaniques
  - Interactions avec la voie et gabarit
  - Freinage
  - Éléments liés aux voyageurs
  - Conditions environnementales et effets aérodynamiques
  - Feux extérieurs et signaux d'avertissement sonores et lumineux
  - Traction et équipement électrique

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 27 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- Cabine de conduite et interface homme-machine
- Sécurité incendie et évacuation
- Entretien
- Documentation d'exploitation et de maintenance

- 2) Pour les aspects techniques particuliers indiqués aux chapitres 4, 5 et 6, les spécifications fonctionnelles et techniques contiennent une référence explicite à une clause d'une norme EN ou d'un autre document technique ;

| , comme l'autorise l'article 4, paragraphe 8, de la directive (UE) 2016/797 ;

ces références sont répertoriées dans l'appendice J de la présente PTU.

- 3) Les informations nécessaires au personnel de bord du train pour constater l'état de fonctionnement du train (état normal, équipements hors service, situation dégradée, etc.) sont décrites au point portant sur la fonction correspondante, ainsi qu'au point 4.2.12 « Documentation d'exploitation et de maintenance ».

#### 4.2.1.2 Points ouverts

- 1) Si, pour un aspect technique donné, les spécifications fonctionnelles et techniques nécessaires à la satisfaction des exigences essentielles n'ont pas été formulées et, par voie de conséquence, n'apparaissent pas dans la présente PTU, l'aspect en question est identifié en tant que point ouvert au point correspondant. Tous les points ouverts sont recensés à l'appendice I de la présente PTU, conformément à

l'article 8, § 7, des APTU.

| l'article 4, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/797.

L'appendice I spécifie également si les points ouverts concernent la compatibilité technique avec le réseau. À cet effet, l'appendice I est divisé en deux parties :

- points ouverts en rapport avec la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau ;
- points ouverts sans rapport avec la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau.

- 2) Conformément à

à l'article 12, § 2, des APTU, et à l'article 7, § 2, des ATMF,

| l'article 4, paragraphe 6, et à l'article 13, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797,

les points ouverts doivent être traités par l'application de spécifications techniques nationales.

#### 4.2.1.3 Aspects liés à la sécurité

- 1) Le point 3.1 de la présente PTU recense les fonctions qui contribuent à satisfaire aux exigences essentielles en matière de « sécurité ».
- 2) Les exigences de sécurité liées à ces fonctions sont couvertes par les spécifications techniques énoncées au point 4.2 (par exemple, « sécurité passive », « roues », etc.).
- 3) Lorsque ces spécifications techniques doivent être complétées par des exigences exprimées en termes d'exigence de sécurité (niveau de gravité) elles sont également spécifiées au point 4.2.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 28 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 4) Les systèmes électroniques et logiciels utilisés pour remplir les fonctions essentielles à la sécurité sont développés et évalués selon une méthodologie appropriée aux systèmes électroniques et aux logiciels dédiés à la sécurité.

## 4.2.2 Structure et parties mécaniques

### 4.2.2.1 Généralités

- 1) Cette partie couvre les exigences relatives à la conception de la caisse du véhicule (résistance de la structure du véhicule) et aux liaisons mécaniques (interfaces mécaniques) entre véhicules ou entre unités.
- 2) La plupart de ces exigences visent à assurer l'intégrité mécanique du train lors de son exploitation ou d'une opération de secours, ainsi que la sécurité des compartiments réservés aux voyageurs et au personnel de bord en cas de collision ou de déraillement.

### 4.2.2.2 Interfaces mécaniques

#### 4.2.2.2.1 Généralités et définitions

Un train se compose (conformément au point 2.2) de véhicules couplés les uns aux autres de sorte à fonctionner comme un tout. L'interface mécanique permettant d'y parvenir est l'interface d'accouplement. Il en existe plusieurs types.

- 1) L'« accouplement interne » (également appelé « accouplement intermédiaire ») désigne le dispositif d'accouplement entre véhicules permettant de former une unité composée de plusieurs véhicules (une rame de voitures ou une rame de composition fixe, par exemple).
- 2) L'« accouplement d'extrémité » (ou « accouplement externe ») d'unités désigne le dispositif d'accouplement utilisé pour accoupler deux unités (ou plus) et former un train. Un accouplement d'extrémité peut être « automatique », « semi-automatique » ou « manuel ». Un accouplement d'extrémité peut être utilisé à des fins de secours (voir point 4.2.2.2.4). Dans le cadre de la présente PTU, un accouplement « manuel » est un système d'accouplement d'extrémité nécessitant la présence d'une ou plusieurs personnes entre les unités à accoupler ou à découpler mécaniquement.
- 3) L'« accouplement de secours » désigne le dispositif d'accouplement utilisé en cas de secours pour accoupler un véhicule de secours équipé, conformément au point 4.2.2.2.3 d'un système d'accouplement manuel « standard » à l'unité à dépanner. L'unité à dépanner soit est équipée d'un dispositif d'accouplement différent, soit ne possède aucun dispositif d'accouplement.

#### 4.2.2.2.2 Accouplement interne

- 1) Les dispositifs d'accouplement interne entre les différents véhicules d'une unité (entièrement soutenus par leurs propres roues) doivent intégrer un système d'amortissement capable de résister aux efforts prévus dans les conditions d'exploitation visées.
- 2) Si la résistance longitudinale du dispositif d'accouplement interne entre les véhicules est inférieure à celle du ou des accouplements d'extrémité de l'unité, des dispositions doivent être prises pour secourir l'unité en cas de rupture dudit accouplement interne ; ces dispositions seront décrites dans la documentation exigée par le point 4.2.12.6.
- 3) En cas d'unités articulées, la liaison entre deux véhicules partageant les mêmes organes de roulement doit être conforme aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 1.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 29 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.2.2.3 Accouplement d'extrémité

##### a) Exigences générales

##### a-1) Exigences concernant les caractéristiques de l'accouplement d'extrémité

- 1) Lorsqu'une unité est pourvue d'un dispositif d'accouplement d'extrémité à l'une de ses extrémités, les exigences suivantes s'appliquent, quel que soit le type de dispositif (automatique, semi-automatique ou manuel) :
  - Le dispositif doit intégrer un système d'amortissement capable de résister aux efforts prévus dans les conditions d'exploitation et de secours visées ;
  - Le type d'accouplement mécanique ainsi que la valeur de conception nominale maximale des efforts de traction et de compression et la hauteur au-dessus du niveau des rails de son axe longitudinal (unité en ordre de marche équipée de roues neuves) doivent être consignés dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.
- 2) Si, à ses deux extrémités, une unité n'est pourvue d'aucun dispositif d'accouplement, un point d'attache doit néanmoins être prévu pour y fixer un accouplement de secours.

##### a-2) Exigences concernant le type d'accouplement d'extrémité

- 1) Les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s), et dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h, doivent être équipées à chaque extrémité d'un attelage automatique à tampon central géométriquement et fonctionnellement compatible avec un « attelage automatique à tampon central de type 10 » (comme indiqué au point 5.3.1) ; la hauteur au-dessus du rail de l'axe longitudinal d'accouplement doit être de 1025 mm + 15 mm /- 5 mm (mesurée avec des roues neuves en condition de charge « masse de conception en ordre de marche »).
- 2) Les unités conçues et évaluées en vue d'une exploitation générale et destinées à être exploitées uniquement sur un écartement de 1 520 mm doivent être équipées d'un attelage à tampon central géométriquement et fonctionnellement compatible avec un « accouplement de type SA3 » ; la hauteur au-dessus du rail de l'axe longitudinal d'accouplement doit se situer entre 980 et 1080 mm (pour tous types de roues et toutes conditions de charge).

##### b) Exigences concernant le système d'accouplement « manuel »

##### b-1) Dispositions applicables aux unités

- 1) Les dispositions suivantes s'appliquent spécifiquement aux unités équipées d'un système d'accouplement « manuel ».
  - Le système d'accouplement doit être conçu de manière qu'aucune présence humaine ne soit requise pour les opérations d'accouplement/désaccouplement tant que l'une des deux unités est en mouvement.
  - En ce qui concerne les unités conçues et évaluées en vue d'une « exploitation générale » ou en « composition prédéfinie », et équipées d'un système d'accouplement manuel, ce système d'accouplement doit être de type UIC (tel qu'il est défini au point 5.3.2).
- 2) Ces unités doivent être conformes aux exigences supplémentaires du point b-2) ci-dessous.

##### b-2) Compatibilité entre unités

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 30 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Pour les unités équipées d'un système d'accouplement manuel de type UIC (tel qu'il est décrit au point 5.3.2) et d'un système de freinage pneumatique compatible avec le système de freinage de l'UIC (tel qu'il est décrit au point 4.2.4.3) les exigences ci-dessous s'appliquent.

- 1) Les tampons et l'attelage à vis doivent être installés conformément aux points 5 et 6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 110.
- 2) Les dimensions et la disposition des conduites, boyaux, accouplements et robinets de frein doivent satisfaire aux exigences énoncées aux points 7 et 8 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 110.

#### 4.2.2.2.4 *Accouplement de secours*

- 1) Un système doit être prévu pour permettre le déplacement des unités, en cas de panne, par manœuvre de remorquage ou de refoulement.
- 2) Si l'unité à récupérer est pourvue d'un dispositif d'accouplement d'extrémité, elle doit pouvoir être secourue au moyen d'une unité motrice équipée du même système d'accouplement d'extrémité (dont la hauteur au-dessus du niveau des rails de son axe longitudinal doit aussi être compatible).
- 3) Toutes les unités doivent pouvoir être secourues au moyen d'une unité motrice de secours, c'est-à-dire d'une unité motrice présentant à chacune de ses extrémités, conçues à des fins de secours :
  - a) sur des réseaux d'écartement 1 435 mm, 1 524 mm, 1 600 mm ou 1 668 mm :
    - un système d'accouplement manuel de type UIC (tel qu'il est décrit aux points 4.2.2.2.3 et 5.3.2) et un système de freinage pneumatique de type UIC (tel qu'il est décrit au point 4.2.4.3,
    - un emplacement latéral des conduites et des robinets de frein conforme à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 5,
    - un espace de débattement de 395 mm au-dessus de l'axe du crochet, pour permettre la fixation de l'adaptateur de secours décrit ci-dessous ;
  - b) sur un réseau d'écartement 1 520 mm :
    - un attelage à tampon central géométriquement et fonctionnellement compatible avec un « accouplement de type SA3 » ; la hauteur au-dessus du rail de l'axe longitudinal d'accouplement se situe entre 980 et 1 080 mm (pour tous types de roues et toutes conditions de charge).

Ceci est réalisé à l'aide d'un système d'accouplement compatible fixe ou d'un attelage de secours (également appelé adaptateur de secours). Dans ce dernier cas, l'unité à évaluer dans le cadre de la présente PTU doit être conçue pour permettre le transport de l'attelage de secours à son bord.

- 4) L'attelage de secours (tel qu'il est défini au point 5.3.3) doit être conforme aux exigences suivantes :
  - permettre de secourir l'unité en panne à une vitesse de 30 km/h au minimum,
  - être fixé après sa mise en place sur l'unité de secours de manière à prévenir tout désengagement accidentel durant le secours,
  - résister aux contraintes liées aux conditions de secours visées,

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 31 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- être conçu de manière à ne nécessiter aucune présence humaine entre l'unité de secours et l'unité à secourir tant que l'une des deux est en mouvement,
- permettre une liberté totale de mouvement latéral du crochet lors de sa fixation sur l'unité de secours ; ni l'attelage de secours ni le flexible de frein ne doivent entraver ce mouvement.

5) L'exigence d'un système de freinage à des fins de secours est couverte par le point 4.2.4.10 de la présente PTU.

#### 4.2.2.2.5 Accès du personnel pour les opérations d'accouplement et de désaccouplement

- 1) Les unités et les systèmes d'accouplement d'extrémité doivent être conçus de manière à ne pas exposer le personnel à des risques inutiles pendant les opérations d'accouplement, de désaccouplement et de secours.
- 2) Pour satisfaire à cette exigence, les unités équipées de systèmes d'accouplement manuels de type UIC conformes au point 4.2.2.2.3 b) répondront aux exigences suivantes ( « rectangle de Berne » ).
  - Pour les unités équipées d'attelages à vis et de tampons latéraux, l'espace pour les opérations de manœuvre doit être conforme à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 6.
  - Si le véhicule est doté d'un attelage combiné automatique et à vis, la tête de l'attelage automatique peut empiéter sur la partie gauche du rectangle de Berne lorsqu'elle est rangée et que l'attelage à vis est utilisé.
  - Une main courante doit être prévue sous chaque tampon. Cette main courante doit pouvoir supporter un effort de 1,5 kN.
- 3) La documentation d'exploitation et de secours mentionnée aux points 4.2.12.4 et 4.2.12.6 doit décrire les mesures nécessaires pour satisfaire à cette exigence. Les États parties peuvent également exiger l'application de ces exigences.

#### 4.2.2.3 Intercirculations

- 1) Les intercirculations prévues pour la circulation des voyageurs d'une voiture ou d'une rame à une autre doivent s'adapter à tous les mouvements relatifs des véhicules en conditions d'exploitation normale sans constituer un danger pour ces mêmes voyageurs.
- 2) S'il est prévu de faire circuler un train avec une intercirculation non utilisée, l'accès des voyageurs à cette intercirculation doit pouvoir être bloqué.
- 3) Les exigences relatives aux portes d'accès aux intercirculations lorsque celles-ci ne sont pas en service sont spécifiées au point 4.2.5.7 « Éléments liés aux voyageurs – Portes d'intercirculation ».
- 4) Des exigences supplémentaires sont énoncées dans la PTU PMR.
- 5) Les présentes exigences ne s'appliquent pas aux extrémités des véhicules lorsque les voyageurs ne sont pas censés les emprunter.

#### 4.2.2.4 Résistance de la structure du véhicule

- 1) La présente clause s'applique à toutes les unités, à l'exception des engins de voie.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 32 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Pour les engins de voie, des exigences remplaçant celles exprimées au point portant sur la charge statique, la catégorie et l'accélération sont stipulées à l'appendice C, paragraphe C.1.
- 3) Pour garantir l'intégrité structurelle d'un véhicule intégré dans un train ou lors d'une opération de manœuvre, ainsi que pour garantir la sécurité de ses occupants, la résistance statique et dynamique (résistance à la fatigue) de sa structure de caisse doit satisfaire aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 7. Les catégories de matériel roulant à prendre en compte doivent être la catégorie L pour les locomotives et les têtes motrices, et les catégories PI et PII pour tous les autres types de véhicules visés par la présente PTU, conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 7, point 5.2.
- 4) La résistance de la caisse du véhicule peut être démontrée à l'aide de calculs et/ou d'essais, conformément, aux conditions fixées dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 7, point 9.2.
- 5) Si l'unité est conçue pour une force de compression plus élevée que celles des catégories (exigées ci-dessus comme condition minimale) dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 7, cette spécification ne couvre pas la solution technique proposée ; il est alors permis de se référer à d'autres documents normatifs accessibles au public pour la force de compression.  

Dans ce cas, l'organisme d'évaluation doit vérifier que les autres documents normatifs font partie d'un ensemble cohérent de règles techniques applicables à la conception, à la construction et à l'évaluation de la structure du véhicule.

La valeur de la force de compression doit être mentionnée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.
- 6) Les conditions de charge prises en compte doivent satisfaire au point 4.2.2.10 de la présente PTU.
- 7) Les hypothèses relatives aux efforts aérodynamiques sont décrites au point 4.2.6.2.2 de la présente PTU (passage de 2 trains).
- 8) Les méthodes d'assemblage sont couvertes par les exigences ci-dessus. Une procédure de vérification devra être mise en place afin de garantir, en phase de production, l'absence de tout défaut susceptible de réduire les caractéristiques mécaniques de la structure.

#### 4.2.2.5 Sécurité passive

- 1) Les exigences spécifiées dans la présente clause s'appliquent à toutes les unités, à l'exception des unités non destinées à transporter des voyageurs ou du personnel de bord pendant l'exploitation et des engins de voie.
- 2) Pour les unités conçues pour circuler sur un écartement de 1 520 mm, l'application des exigences de sécurité passive décrites au présent point est facultative. Si le demandeur choisit d'appliquer les exigences de sécurité passive décrites au présent point, celles-ci doivent être reconnues par les États parties. Les États parties peuvent également exiger l'application de ces exigences.
- 3) Pour les locomotives conçues pour circuler sur un écartement de 1 524 mm, l'application des exigences de sécurité passive décrites au présent point est facultative. Si le demandeur choisit d'appliquer les exigences de sécurité passive décrites au présent point, celles-ci doivent être reconnues par les États parties.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 33 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 4) Les unités dont l'exploitation est impossible à des vitesses égales aux vitesses de collision spécifiées dans un ou plusieurs des scénarios de collision ci-dessous ne sont pas concernées par les exigences associées à ces mêmes scénarios.
- 5) La sécurité passive vise à prendre le relais des mesures de sécurité active lorsque ces dernières se sont avérées inopérantes. À cette fin, la structure mécanique des véhicules doit protéger ses occupants en cas de collision, en intégrant des dispositifs :
- de limitation de la décélération,
  - de protection des zones de survie et de l'intégrité structurelle des espaces occupés,
  - de réduction des risques d'achevalement,
  - de réduction des risques de déraillement,
  - de limitation des conséquences en cas de collision avec un obstacle sur la voie.

Afin de remplir ces exigences fonctionnelles, les unités doivent satisfaire aux exigences détaillées indiquées dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8, portant sur la catégorie C-I de capacité de résistance aux chocs (conformément au tableau 1, point 4, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8), sauf mention contraire ci-dessous.

Les quatre scénarios de collision de référence suivants doivent être envisagés :

- scénario 1 : collision frontale entre deux unités ferroviaires identiques,
  - scénario 2 : collision frontale avec un wagon de marchandises,
  - scénario 3 : collision d'une unité avec un grand véhicule routier à un passage à niveau,
  - scénario 4 : collision d'une unité avec un obstacle bas (par exemple, voiture à un passage à niveau, animal, rocher, etc.).
- 6) Ces scénarios sont décrits dans le tableau 2, point 5, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8.
- 7) Dans le champ d'application de la présente PTU, la « vitesse de collision » et le « partenaire de collision », lorsque les scénarios 1 et 2 sont appliqués aux locomotives équipées d'attelages d'extrémité automatiques à tampon central et capables d'un effort de traction à l'accouplement supérieur à 300 kN comme décrit dans le tableau 2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8, doivent être :
- 20 km/h au lieu de 36 km/h pour les scénarios 1 et 2, et
  - le wagon de référence décrit dans l'appendice D au lieu du wagon de référence décrit dans l'annexe C.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8, pour le scénario 2.

Remarque : Cet important effort de traction est nécessaire pour les locomotives de traction lourdes.

- 8) Afin de limiter les conséquences d'une collision avec un obstacle sur la voie, les extrémités avant des locomotives, motrices de tête, voitures de conduite et rames doivent être équipées d'un chasse-obstacles. Les exigences auxquelles ces chasse-obstacles doivent satisfaire sont définies au point 6.5, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 8.

#### 4.2.2.6 Levage et mise sur vérins

- 1) La présente clause s'applique à toutes les unités.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 34 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Les dispositions complémentaires concernant le levage et la mise sur vérins des engins de voie sont spécifiées au point C.2 de l'appendice C.
- 3) Il doit être possible de lever ou de mettre sur vérins chaque véhicule d'une unité, à des fins de secours (à la suite d'un déraillement ou de tout autre accident ou incident) et de maintenance. À cette fin, les points (de levage/mise sur vérins) doivent être judicieusement placés sur la caisse des véhicules et permettre l'application d'efforts verticaux ou quasi-verticaux. Il doit être possible d'opérer le levage complet ou la mise sur vérins du véhicule et de ses organes de roulement (en fixant les bogies à la caisse, par exemple). Il doit aussi également être possible de lever ou de mettre sur vérins une seule extrémité du véhicule (avec ses organes de roulement), l'autre extrémité restant en appui sur ses propres organes de roulement.
- 4) Il est conseillé de prévoir des points de mise sur vérins qui peuvent être utilisés comme points de levage avec tous les organes de roulement du véhicule attachés au châssis du véhicule.
- 5) Les points de mise sur vérins/levage doivent être situés de manière à permettre un levage sûr et stable du véhicule ; un espace suffisant doit être prévu sous et autour de chaque point de mise sur vérins pour permettre d'installer rapidement des dispositifs de secours. Les points de mise sur vérins/levage doivent être conçus de manière à ne pas exposer le personnel à des risques inutiles en conditions d'exploitation normale ou lors de leur utilisation.
- 6) Si la structure inférieure de la caisse ne permet pas l'intégration de points fixes de mise sur vérins/levage, des supports doivent être prévus pour pouvoir y fixer des points mobiles de mise sur vérins/levage au cours des opérations de réenraillement.
- 7) La géométrie des points de mise sur vérins/levage fixes intégrés doit être conforme à la spécification mentionnée au point 5.3 de l'appendice J-1, index 9 ; et celle des points de mise sur vérins/levage mobiles doit être conforme à la spécification mentionnée au point 5.4 de l'appendice J-1, index 9.
- 8) Le marquage des points de levage doit se faire à l'aide d'une signalétique conforme aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 10.
- 9) La structure doit être conçue en tenant compte des charges indiquées aux points 6.3.2 et 6.3.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 11 ; la résistance de la caisse du véhicule peut être démontrée à l'aide de calculs ou d'essais, conformément, aux conditions fixées au point 9.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 11.  
D'autres documents normatifs peuvent être utilisés dans les mêmes conditions que celles définies au point 4.2.2.4 ci-dessus.
- 10) Pour chaque véhicule de l'unité, un diagramme de mise sur vérins et de levage accompagné des instructions correspondantes doit être inclus dans la documentation technique décrite aux points 4.2.12.5 et 4.2.12.6 de la présente PTU. Les consignes doivent faire appel aux pictogrammes autant que possible.

#### 4.2.2.7 Fixation d'équipements sur la caisse des véhicules

- 1) Le présent point s'applique à toutes les unités, à l'exception des engins de voie.
- 2) Les dispositions concernant la résistance structurelle sont spécifiées au point C.1 de l'appendice C.
- 3) Les équipements, y compris ceux présents dans les espaces voyageurs, fixés à la caisse d'un véhicule, doivent l'être de manière à ne poser aucun risque de détachement et de blessure pour les voyageurs, ni aucun risque de déraillement. À cet effet, les fixations des équipements doivent être conçues

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 35 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 12, en prenant en compte la catégorie L pour les locomotives et les catégories PI et PII pour le matériel roulant destiné au transport de voyageurs.

- 4) D'autres documents normatifs peuvent être utilisés dans les mêmes conditions que celles définies au point 4.2.2.4 ci-dessus.

#### 4.2.2.8 Portes d'accès pour le personnel de bord et les marchandises

- 1) Les portes empruntées par les voyageurs sont couvertes par le point 4.2.5 « Éléments liés aux voyageurs » de la présente PTU. Les portes des cabines de conduite sont couvertes par le point 4.2.9 de la présente PTU. Le présent point concerne les portes utilisées pour les marchandises et le personnel de bord, à l'exception des portes des cabines de conduite.
- 2) Si un véhicule comporte un compartiment réservé au personnel du train ou aux marchandises, les portes de ce compartiment doivent être pourvues d'un dispositif de fermeture et de verrouillage. Les portes de ce compartiment doivent rester fermées et verrouillées et n'être ouvertes qu'intentionnellement.

#### 4.2.2.9 Caractéristiques mécaniques du verre (pare-brise excepté)

- 1) Le verre employé pour le vitrage (y compris les rétroviseurs) doit être de type feuilleté ou trempé, conformément aux normes publiques pertinentes destinées à des applications ferroviaires en ce qui concerne la qualité et la surface utilisée, afin de minimiser le risque de blessure pour les voyageurs et le personnel de bord en cas de bris.

#### 4.2.2.10 Conditions de charge et pesage

- 1) Les conditions de charge suivantes définies au point 4.5 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 13, doivent être déterminées :
  - masse de conception en charge exceptionnelle,
  - masse de conception en charge normale,
  - masse de conception en ordre de marche.
- 2) Les hypothèses choisies pour parvenir aux conditions de charge ci-dessus doivent être justifiées et documentées dans la documentation générale décrite au point 4.2.12.2 de la présente PTU.  
Ces hypothèses doivent reposer sur une classification du matériel roulant (train à grande vitesse, train longue distance, autre train) et sur une description de la charge utile (voyageurs, charge utile au m<sup>2</sup> dans les zones de stationnement debout et les zones de service) conformes à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 13 ; les valeurs des différents paramètres peuvent déroger à ces normes pour autant qu'elles sont justifiées.
- 3) Des conditions de charges différentes (masse minimale, masse maximale) peuvent être utilisées pour les engins de voie, afin de prendre en compte les équipements embarqués optionnels.
- 4) La procédure d'évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.1 de la présente PTU.
- 5) Pour chaque condition de charge définie ci-dessus, les informations suivantes doivent être fournies dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 :
  - masse totale du véhicule (pour chaque véhicule de l'unité),

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 36 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- charge à l’essieu (pour chaque essieu),
- charge à la roue (pour chaque roue).

Remarque : Pour les unités équipées de roues à rotation indépendante, le terme « essieu » est interprété comme une notion géométrique, et non comme une composante matérielle ; cela est valable pour l’ensemble de la PTU, sauf mention contraire.

### 4.2.3 Interactions avec la voie et gabarit

#### 4.2.3.1 Gabarit

- 1) Le présent point concerne les règles de calcul et de vérification en vue du dimensionnement du matériel roulant destiné à circuler sur une ou plusieurs infrastructures sans risque d’interférence.

#### **Pour les unités appelées à circuler sur d’autres écartements que l’écartement 1 520 mm :**

- 2) Le demandeur sélectionnera le profil de référence prévu, y compris le profil de référence pour la partie inférieure. Ce profil de référence doit être consigné dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.
- 3) La conformité d’une unité avec le profil de référence prévu doit être établie par une des méthodes énoncées dans la spécification mentionnée à l’appendice J-1, index 14.

Au cours d’une période de transition qui prend fin

au 31 décembre 2017,

3 ans après la date d’application de la présente STI,

aux fins de compatibilité avec le réseau national existant, il est admis que l’on établit le profil de référence de l’unité de manière alternative conformément aux spécifications techniques nationales notifiés à cet effet.

Cela ne doit pas empêcher l’accès de matériel roulant conforme à la PTU au réseau national.

- 4) Dans le cas où l’unité est déclarée conforme à un ou à plusieurs des contours de référence G1, GA, GB, GC ou DE3, y compris ceux relatifs à la partie inférieure GI1, GI2 ou GI3 indiqués dans la spécification mentionnée à l’appendice J-1, index 14, la conformité doit être établie à l’aide de la méthode cinématique décrite dans la spécification mentionnée à l’appendice J-1, index 14.

La conformité à ces contours de référence doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.

- 5) Le gabarit du pantographe des unités électriques doit être vérifié par calcul, conformément au point A.3.12 de la spécification mentionnée à l’appendice J-1, index 14, pour garantir que l’enveloppe du pantographe est conforme au gabarit mécanique de libre passage

du pantographe des réseaux sur lesquels le véhicule est appelé à circuler et à être défini par le demandeur. du pantographe, lui-même déterminé selon l’appendice E de la STI ENE.

Ce gabarit dépend de la géométrie d’archet choisie : les deux géométries autorisées sont définies au point 4.2.8.2.9.2 de la présente PTU.

La tension du système d’alimentation est prise en compte dans le gabarit de l’infrastructure afin de garantir des distances d’isolation correctes entre le pantographe et les installations fixes.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 37 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

6) L'oscillation du pantographe

| spécifiée dans la clause 4.2.10 de la STI ENE

utilisée dans le calcul de gabarit cinématique doit être justifiée par calcul ou mesure, conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 14.

**Pour les unités appelées à circuler sur un écartement 1 520 mm :**

7) Le contour de libre passage du véhicule doit se situer dans les limites du gabarit uniforme « T » du véhicule ; le contour de référence pour les infrastructures est le gabarit « S ». Ce contour est spécifié dans l'appendice B.

8) Le gabarit du pantographe des unités électriques doit être vérifié par calcul pour garantir que l'enveloppe du pantographe est conforme au gabarit mécanique de libre passage

du pantographe des réseaux sur lesquels le véhicule | du pantographe, lui-même déterminé selon  
est appelé à circuler et à être défini par le demandeur. | l'appendice D de la STI ENE.

La géométrie des archets choisie doit être prise en compte : les géométries autorisées sont définies au point 4.2.8.2.9.2 de la présente PTU.

4.2.3.2 Charge à l'essieu et charge à la roue

4.2.3.2.1 Paramètre de charge à l'essieu

1) La charge à l'essieu constitue une interface entre l'unité et l'infrastructure.

C'est un paramètre de performance de l'infrastructure qui devrait être spécifié par les autorités compétentes des États parties concernés de sorte que cette information soit disponible pour les entreprises ferroviaires actives sur leurs lignes internationales.

Elle est un paramètre performance de l'infrastructure. Elle est spécifiée dans la clause 4.2.1 de la STI INF et dépend du code de circulation de la ligne.

Elle se calcule en fonction de l'entraxe entre les essieux et de la longueur du train, et de la vitesse maximale autorisée de l'unité sur la ligne considérée.

2) Les caractéristiques suivantes à utiliser comme interface avec l'infrastructure doivent être intégrées dans la documentation générale rédigée lors de l'évaluation de l'unité et décrite au point 4.2.12.2 de la présente PTU :

- la charge à l'essieu (pour chaque essieu) pour les trois conditions de charge (telles que définies et à intégrer dans la documentation prévue par le point 4.2.2.10 de la présente PTU),
- l'emplacement des essieux le long de l'unité (entraxe des essieux),
- la longueur de l'unité,
- la vitesse de conception maximale (à intégrer dans la documentation prévue par le point 4.2.8.1.2 de la présente PTU).

3) Utilisation de ces informations au niveau exploitation à des fins de contrôle de compatibilité entre le matériel roulant et l'infrastructure (hors du champ d'application de la présente PTU) :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 38 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

La charge à l'essieu de chaque essieu d'une unité, à utiliser comme paramètre d'interface avec l'infrastructure, doit être définie par l'entreprise ferroviaire,

à la lumière de sa responsabilité de n'exploiter des véhicules que sur des infrastructures qui leur sont compatibles, conformément à la clause 4.2.2.5 de la STI OPE,

en tenant compte des conditions de charge prévues pour le service visé (non défini lors de l'évaluation de l'unité). La charge à l'essieu en condition de charge « masse de conception en charge exceptionnelle » représente la valeur maximale possible de la charge à l'essieu mentionnée ci-dessus. La charge maximale prise en compte pour la conception du système de freinage défini au point 4.2.4.5.2 doit également être prise en considération.

#### 4.2.3.2.2 Charge à la roue

- 1) Le rapport de la différence de charge à la roue pour chaque essieu  $\Delta q_j = (Q_l - Q_r) / (Q_l + Q_r)$  doit être évalué à l'aide de la mesure de la charge à la roue, en considérant la condition de charge « masse de conception en ordre de marche ». Une différence de charge à la roue supérieure à 5 % de la charge à l'essieu pour cet essieu monté est autorisée uniquement s'il est démontré que cette différence est acceptable par l'essai de sécurité contre les risques de déraillement sur gauches de voie, spécifié au point 4.2.3.4.1 de la présente PTU.
- 2) La procédure d'évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.2 de la présente PTU.
- 3) Pour les unités avec une charge à l'essieu en condition de charge « masse de conception en charge normale inférieure ou égale à 22,5 tonnes » et un diamètre de roue usée supérieur ou égal à 470 mm, le rapport charge à la roue – diamètre de roue ( $Q/D$ ) doit être inférieur ou égal à 0,15 kN/mm, tel que mesuré pour un diamètre minimal de roue usée et une masse de conception en charge normale.

#### 4.2.3.3 Paramètres du matériel roulant influençant les systèmes au sol

##### 4.2.3.3.1 Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains

- 1) Pour les unités conçues pour fonctionner sur des écartements de voie différents du système de 1 520 mm, les caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes cibles de détection des trains sont énoncées aux points 4.2.3.3.1.1, 4.2.3.3.1.2 et 4.2.3.3.1.3.

Il est fait référence aux points de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1 de la présente PTU.

STI (également mentionnée à l'annexe A, Index 77 de la STI CCS).

- 2) Les caractéristiques avec lesquelles le matériel roulant est compatible doivent être consignées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.

##### 4.2.3.3.1.1 Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par circuits de voie

#### Géométrie du véhicule

- 1) La distance maximale entre deux essieux consécutifs est spécifiée au point 3.1.2.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1 (distance a1 dans l'illustration 1).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 39 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) La distance maximale entre l'extrémité du tampon et le premier essieu est spécifiée aux points 3.1.2.5. et 3.1.2.6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1, (distance b1 dans l'illustration 1).
- 3) La distance minimale entre les essieux d'extrémité d'une unité est spécifiée au point 3.1.2.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

### **Conception du véhicule**

- 4) La charge minimale à l'essieu dans toutes les conditions de charge est spécifiée au point 3.1.7 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.
- 5) La résistance électrique entre les tables de roulement des roues opposées d'un essieu monté est spécifiée au point 3.1.9 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1, et la méthode de mesure est spécifiée dans ce même point.
- 6) Pour les unités électriques équipées d'un pantographe, l'impédance minimale entre le pantographe et chaque roue du train est spécifiée au point 3.2.2.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

### **Isolation des émissions**

- 7) Les limites d'utilisation des équipements de sablage sont spécifiées au point 3.1.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1 ; les « caractéristiques du sable » font partie de cette spécification.

Si une fonction de sablage automatique est fournie, cette fonction doit permettre au conducteur de suspendre son utilisation sur des points particuliers de la voie, identifiés dans les règles d'exploitation comme n'étant pas adaptés au sablage.

- 8) Les limites d'utilisation de semelles de freins en matériaux composites sont spécifiées au point 3.1.6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

### **CEM**

- 9) Les exigences liées à la compatibilité électromagnétique sont spécifiées aux points 3.2.1 et 3.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.
- 10) Les niveaux limites d'interférences électromagnétiques produites par les courants de traction sont spécifiés au point 3.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

#### *4.2.3.3.1.2 Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par compteurs d'essieux*

### **Géométrie du véhicule**

- 1) La distance maximale entre deux essieux consécutifs est spécifiée au point 3.1.2.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.
- 2) La distance minimale entre deux essieux consécutifs du train est spécifiée au point 3.1.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 40 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 3) À l'extrémité d'une unité destinée à être couplée, la distance minimale entre l'extrémité d'une unité et le premier essieu de l'unité équivaut à la moitié de la valeur spécifiée au point 3.1.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.
- 4) La distance maximale entre l'extrémité d'une unité et le premier essieu est spécifiée aux points 3.1.2.5 et 3.1.2.6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1, (distance  $b_1$  dans l'illustration 1).

### **Géométrie des roues**

- 5) La géométrie des roues est spécifiée au point 4.2.3.5.2.2 de la présente PTU.
- 6) Le diamètre minimal des roues (en fonction de la vitesse) est spécifié au point 3.1.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

### **Conception du véhicule**

- 7) L'espace exempt de métal autour des roues est spécifié au point 3.1.3.5 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.
- 8) Les caractéristiques du matériau des roues concernant le champ magnétique sont spécifiées au point 3.1.3.6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

### **CEM**

- 9) Les exigences liées à la compatibilité électromagnétique sont indiquées aux points 3.2.1 et 3.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.
- 10) Les niveaux limites d'interférences électromagnétiques découlant de l'utilisation de freins à courants de Foucault ou de freins magnétiques sont indiqués au point 3.2.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

#### *4.2.3.3.1.3 Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par équipement de boucle inductive*

### **Conception du véhicule**

- 1) La construction métallique du véhicule est indiquée au point 3.1.7.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.

#### *4.2.3.3.2 Contrôle de l'état des boîtes d'essieux*

- 1) L'objectif du contrôle de l'état des boîtes d'essieux est de repérer tout roulement de boîte d'essieu défectueux.
- 2) Pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h, des équipements de détection embarqués doivent être prévus.
- 3) Pour les unités dont la vitesse maximale de conception est inférieure à 250 km/h, appelées à circuler sur d'autres écartements de voie que l'écartement 1 520 mm, le contrôle de l'état des boîtes d'essieux doit être prévu et s'effectue par un équipement embarqué (conformément à la spécification du point 4.2.3.3.2.1) ou par un équipement en bord de voie (conformément à la spécification du point 4.2.3.3.2.2).



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 41 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

- 4) L'installation du système embarqué et/ou la compatibilité avec l'équipement en bord de voie doivent être consignées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.

#### 4.2.3.3.2.1 Prescriptions applicables aux équipements de détection embarqués

- 1) Ces équipements doivent être en mesure de détecter la détérioration de tout roulement de boîte d'essieu de l'unité.
- 2) L'état du roulement doit être évalué par un contrôle de sa température, de ses fréquences dynamiques ou de toute autre caractéristique appropriée.
- 3) Le système de détection doit être situé entièrement à bord et les messages de diagnostic doivent être consultables à bord.
- 4) Les messages de diagnostic délivrés doivent être décrits et pris en compte dans la documentation d'exploitation décrite au point 4.2.12.4 de la présente PTU, et dans la documentation de maintenance décrite au point 4.2.12.3 de la présente PTU.

#### 4.2.3.3.2.2 Conditions de compatibilité du matériel roulant avec l'équipement en bord de voie

- 1) Pour les unités appelées à circuler sur un écartement de voie 1 435 mm, les zones visibles par l'équipement en bord de voie sur le matériel roulant correspondent à la zone définie dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 15.
  - 2) Pour les unités appelées à circuler sur des écartements de voie autres que 1 435 mm ou 1 668 mm, un cas spécifique est déclaré le cas échéant (règle harmonisée disponible pour le réseau concerné).
- 2 bis) Pour les unités appelées à circuler sur un écartement de voie 1 668 mm, les zones visibles par l'équipement en bord de voie sur le matériel roulant correspondent à la zone définie dans le tableau 1 qui indique les paramètres de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 15.

#### *Zone cible et zone interdite pour les unités destinées à circuler sur des réseaux ayant un écartement de 1 668 mm*

Écartement de voie [mm]	YTA [mm]	WTA [mm]	LTA [mm]	YPZ [mm]	WPZ [mm]	LPZ [mm]
1 668	1 176 ± 10	≥ 55	≥ 100	1 176 ± 10	≥ 110	≥ 500

#### 4.2.3.4 Comportement dynamique du matériel roulant

##### 4.2.3.4.1 Sécurité contre les risques de déraillement sur gauche de voie

- 1) L'unité doit être conçue de manière à pouvoir circuler en toute sécurité sur des voies gauches, en tenant compte notamment des transitions entre voies en dévers et voies en alignement, et des écarts de nivellement transversal.
- 2) La procédure d'évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.3 de la présente PTU.

Cette procédure d'évaluation de la conformité s'applique aux charges à l'essieu comprises dans la plage de celles mentionnées au point 4.2.1 de la PTU Infrastructure et dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 16.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 42 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Elle ne s'applique pas au véhicule conçu pour des charges à l'essieu plus élevées ; ces cas peuvent être couverts par des règles nationales ou par la procédure relative aux solutions innovantes définie dans la présente PTU. | à l'article 10 et au chapitre 6 de la présente STI.

#### 4.2.3.4.2 Comportement dynamique

- 1) La présente clause s'applique aux unités conçues pour circuler à plus de 60 km/h, à l'exception des engins de voie dont les exigences sont énoncées au point C.3 de l'appendice C, et à l'exception des unités appelées à circuler sur un écartement de voie 1 520 mm, dont les exigences correspondantes sont considérées comme un « point ouvert ».
- 2) Le comportement dynamique d'un véhicule a une influence forte sur la sécurité de marche et sur les efforts qu'il impose à la voie. Il s'agit d'une fonction essentielle à la sécurité, couverte par les exigences du présent point.

#### a) Prescriptions techniques

- 3) L'unité doit circuler en toute sécurité et engendrer un niveau acceptable d'effort sur la voie lorsqu'elle est exploitée dans les limites de la combinaison de vitesse et de l'insuffisance de dévers, dans les conditions définies dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 16.  
Ces exigences doivent être évaluées en vérifiant que les valeurs limites indiquées ci-après aux points 4.2.3.4.2.1 et 4.2.3.4.2.2 de la présente PTU sont respectées ; la procédure d'évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.4 de la présente PTU.
- 4) Les valeurs limites et l'évaluation de conformité mentionnées au point 3 s'appliquent aux charges à l'essieu comprises dans la plage mentionnée au point 4.2.1 de la PTU Infrastructure et dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 16.

Elles ne s'appliquent pas aux véhicules conçus pour des charges à l'essieu plus élevées, dans la mesure où il n'a pas été défini de valeurs limites d'efforts sur la voie harmonisées ; ces cas peuvent être couverts par des règles nationales ou par la procédure relative aux solutions innovantes définie

dans la présente PTU. C'est à l'autorité compétente de chaque État partie qu'il incombe de mettre à disposition du demandeur les caractéristiques de charge à l'essieu maximale des lignes internationales. | à l'article 10 et au chapitre 6 de la présente STI.

- 5) Le rapport d'essai sur le comportement dynamique (y compris les limites d'utilisation et les paramètres d'effort sur la voie) doit être cité dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.  
Les paramètres d'effort sur la voie (y compris les paramètres supplémentaires  $Y_{max}$ ,  $B_{max}$  et  $B_{qst}$ , le cas échéant) qui doivent être mentionnés sont définis dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 16.

#### b) Exigences complémentaires en cas d'utilisation d'un système actif

- 6) Lorsque des systèmes actifs (basés sur des logiciels ou des automates programmables qui commandent les actionneurs) sont utilisés, la défaillance de fonctionnement est susceptible d'aboutir directement à des « accidents mortels » dans les deux scénarios suivants :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 43 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. défaillance du système actif conduisant au non-respect des valeurs limites pour la sécurité de marche (définies conformément aux points 4.2.3.4.2.1 et 4.2.3.4.2.2).
2. défaillance du système actif ayant pour effet de sortir un véhicule du contour de référence cinématique de la caisse et du pantographe, l'angle d'inclinaison (oscillation) conduisant au non-respect des valeurs retenues indiquées au point 4.2.3.1.

Compte tenu de la gravité des conséquences d'une telle défaillance, il doit être démontré que le risque est maîtrisé à un niveau acceptable.

La démonstration de la conformité (procédure d'évaluation de la conformité) est décrite au point 6.2.3.5 de la présente PTU.

**c) Exigences complémentaires en cas d'installation d'un système de détection de l'instabilité (option)**

- 7) Le système de détection de l'instabilité doit fournir des informations concernant la nécessité de prendre des mesures opérationnelles (comme la réduction de la vitesse, etc.) et il doit être décrit dans la documentation technique. Les mesures opérationnelles doivent être décrites dans la documentation d'exploitation énoncée au point 4.2.12.4 de la présente PTU.

*4.2.3.4.2.1 Valeurs limites pour la sécurité de marche*

- 1) Les valeurs limites pour la sécurité de marche que l'unité doit respecter sont indiquées dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 17.

*4.2.3.4.2.2 Valeurs limites d'efforts sur la voie*

- 1) Les valeurs limites d'efforts sur la voie que l'unité doit respecter (lorsqu'elles sont évaluées avec la méthode normale) sont indiquées dans la spécification référencée à l'appendice J-1, index 19.
- 2) Si les valeurs estimées dépassent les valeurs limites énoncées ci-dessus, les conditions d'exploitation du matériel roulant (notamment la vitesse maximale, l'insuffisance de dévers, etc.) peuvent être ajustées en tenant compte des caractéristiques de la voie (par exemple le rayon de courbure, la section transversale du rail, le pas de traverse, l'intervalle de maintenance des voies, etc.).

*4.2.3.4.3 Conicité équivalente*

*4.2.3.4.3.1 Paramètres de conception pour les nouveaux profils de roue*

- 1) Le point 4.2.3.4.3 est applicable à toutes les unités, à l'exception des unités appelées à circuler sur un écartement de voie 1 520 mm ou 1 600 mm, dont les exigences correspondantes font l'objet d'un point ouvert.
- 2) Les nouveaux profils de roue et la distance entre les faces actives des roues doivent être vérifiés par rapport aux valeurs limites de conicité équivalente, en utilisant les scénarios de calcul figurant au point 6.2.3.6 de la présente PTU, afin d'établir l'adéquation du nouveau profil de roue proposé avec les infrastructures,  
sur lesquelles le véhicule est destiné à circuler. | conformément à la STI INF.
- 3) Les unités équipées de roue à rotation indépendante sont exemptées de ces exigences.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 44 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.3.4.3.2 Valeurs de conicité équivalente en service des essieux montés

- 1) Les valeurs cumulées de conicité équivalente pour lesquelles le véhicule est conçu, vérifiées grâce à la démonstration de conformité du comportement dynamique indiquée au point 6.2.3.4 de la présente PTU, doivent être spécifiées pour les conditions de service dans la documentation de maintenance telle qu'énoncée au point 4.2.12.3.2, en tenant compte des contributions des profils de roues et de rails.
- 2) Si une instabilité de marche est signalée, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure, doivent localiser le tronçon de la ligne dans une enquête commune.
- 3) L'entreprise ferroviaire doit mesurer les profils de roues et la distance face à face (distance entre les faces actives) des essieux en question. La conicité équivalente doit être calculée à l'aide des scénarios de calcul figurant au point 6.2.3.6 afin de vérifier si la conicité équivalente maximale pour laquelle le véhicule a été conçu et testé est respectée. Si tel n'est pas le cas, les profils de roues doivent être corrigés.
- 4) Si les essieux montés respectent la conicité équivalente maximale pour laquelle le véhicule a été conçu et testé, l'entreprise ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure devront diligenter une enquête commune pour déterminer les caractéristiques expliquant l'instabilité.
- 5) Les unités équipées de roue à rotation indépendante sont exemptées de ces exigences.

#### 4.2.3.5 Organes de roulement

##### 4.2.3.5.1 Conception de la structure des châssis de bogie

- 1) Pour les unités équipées d'un châssis de bogie, l'intégrité structurelle d'un châssis de bogie, d'une boîte d'essieu et de tous les équipements montés sur celui-ci doit être démontrée à l'aide des méthodes décrites dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 20.
- 2) La liaison bogie-caisse doit satisfaire aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 21.
- 3) Les hypothèses choisies pour évaluer les charges liées à la circulation du bogie (formules et coefficients) conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 20, doivent être justifiées et documentées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.

##### 4.2.3.5.2 Essieux montés

- 1) Aux fins de la présente PTU, les essieux montés se définissent comme un ensemble composé de pièces principales assurant les interfaces mécaniques avec la voie (roues et éléments de connexion : essieux transversaux, essieux indépendants) et de pièces accessoires (roulements de boîtes d'essieux, boîtes d'essieux, réducteurs et disques de freins).
- 2) Les essieux montés doivent être conçus et fabriqués suivant une méthodologie homogène s'appuyant sur un ensemble de cas de charges cohérent avec les conditions de charge définies au point 4.2.2.10 de la présente PTU.

##### 4.2.3.5.2.1 Caractéristiques mécaniques et géométriques des essieux montés

#### **Comportement mécanique des essieux montés**

- 1) Les caractéristiques mécaniques des essieux montés doivent permettre au matériel roulant de circuler en toute sécurité.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 45 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Les caractéristiques mécaniques couvrent :

- l’assemblage,
- les caractéristiques de résistance mécanique et de fatigue

La procédure d’évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.7 de la présente PTU.

### Comportement mécanique des essieux

- 2) Les caractéristiques des essieux doivent assurer la transmission des efforts et du couple.  
 La procédure d’évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.7 de la présente PTU.

### Cas des unités équipées de roues à rotation indépendante

- 3) Les caractéristiques des essieux d’extrémité (interfaces entre la roue et les organes de roulement) doivent assurer la transmission des efforts et du couple.  
 La procédure d’évaluation de la conformité doit être conforme au point 7 du point 6.2.3.7 de la présente PTU.

### Comportement mécanique des boîtes d’essieux

- 4) La boîte d’essieu doit être conçue en tenant compte des caractéristiques de résistance mécanique et de fatigue.  
 La procédure d’évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.7 de la présente PTU.
- 5) Les limites de températures atteintes en service doivent être définies et consignées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.  
 Le contrôle de l’état des boîtes d’essieux est défini au point 4.2.3.3.2 de la présente PTU.

### Dimensions géométriques des essieux montés

- 6) Les dimensions géométriques des essieux montés, telles que définies dans l’illustration 1, doivent être conformes aux valeurs limites spécifiées dans le tableau 1 pour l’écartement de rails approprié.  
 Ces valeurs limites doivent être prises comme valeurs de conception (nouvel essieu monté) et comme valeurs limites en service (à utiliser à des fins de maintenance ; voir également point 4.5 de la présente PTU).

Tableau 1 : Limites en service des dimensions géométriques des essieux montés

Caractéristiques		Diamètre de roue D (mm)	Valeur minimale (mm)	Valeur maximale (mm)
1 435 mm	Distance face à face ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d(\text{roue gauche})} + S_{d(\text{roue droite})}$	$330 \leq D \leq 760$	1 415	1 426
		$760 < D \leq 840$	1 412	
		$D > 840$	1 410	
	Écartement des faces internes ( $A_{R\text{§}}$ )	$330 \leq D \leq 760$	1 359	1 363

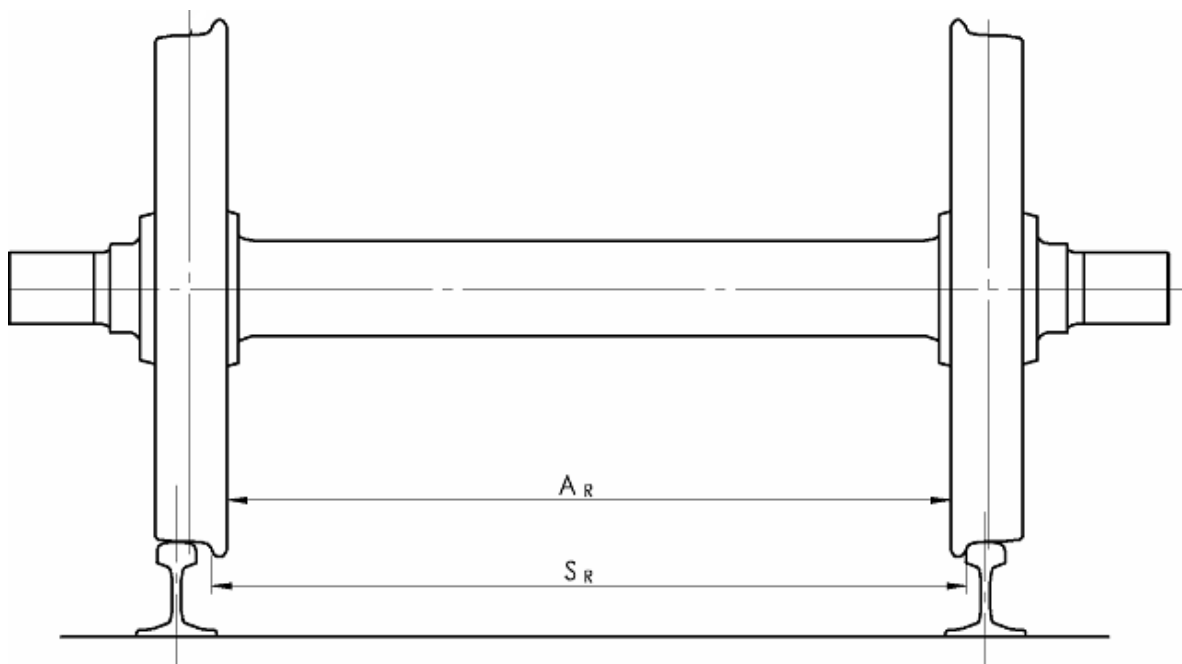
 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 46 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

		$760 < D \leq 840$	1 358	
		$D > 840$	1 357	
1 524 mm	Distance face à face ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d(\text{roue gauche})} + S_{d(\text{roue droite})}$	$400 \leq D < 725$	1 506	1 509
		$D \geq 725$	1 487	1 514
	Écartement des faces internes ( $A_R$ )	$400 \leq D < 725$	1 444	1 446
		$D \geq 725$	1 442	1 448
1 520 mm	Distance face à face ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d(\text{roue gauche})} + S_{d(\text{roue droite})}$	$400 \leq D \leq 1\ 220$	1 487	1 509
	Écartement des faces internes ( $A_R$ )	$400 \leq D \leq 1\ 220$	1 437	1 443
1 600 mm	Distance face à face ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d(\text{roue gauche})} + S_{d(\text{roue droite})}$	$690 \leq D \leq 1\ 016$	1 573	1 592
	Écartement des faces internes ( $A_R$ )	$690 \leq D \leq 1\ 016$	1 521	1 526
1 668 mm	Distance face à face ( $S_R$ ) $S_R = A_R + S_{d(\text{roue gauche})} + S_{d(\text{roue droite})}$	$330 \leq D < 840$	1 648	1 659
		$840 \leq D \leq 1\ 250$	1 643	1 659
	Écartement des faces internes ( $A_R$ )	$330 \leq D < 840$	1 592	1 596
		$840 \leq D \leq 1\ 250$	1 590	1 596

La distance  $A_R$  est mesurée à une hauteur correspondant à la surface supérieure du rail. Les distances  $A_R$  et  $S_R$  doivent être respectées en charge et à vide. Pour les valeurs en service, des tolérances plus faibles que celles proposées ci-dessus peuvent être spécifiées par le constructeur dans la documentation de maintenance. La distance  $S_R$  est mesurée à 10 mm au-dessus de la table de roulement (comme indiqué dans l'illustration 2).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 47 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

*Illustration 1 : Symboles utilisés pour les essieux montés*



#### 4.2.3.5.2.2 Caractéristiques mécaniques et géométriques des roues

##### **Comportement mécanique des roues**

- 1) Les caractéristiques des roues doivent permettre au matériel roulant de circuler en toute sécurité et aider à son guidage.

La procédure d'évaluation de la conformité est décrite au point 6.1.3.1 de la présente PTU.

##### **Dimensions géométriques des roues**

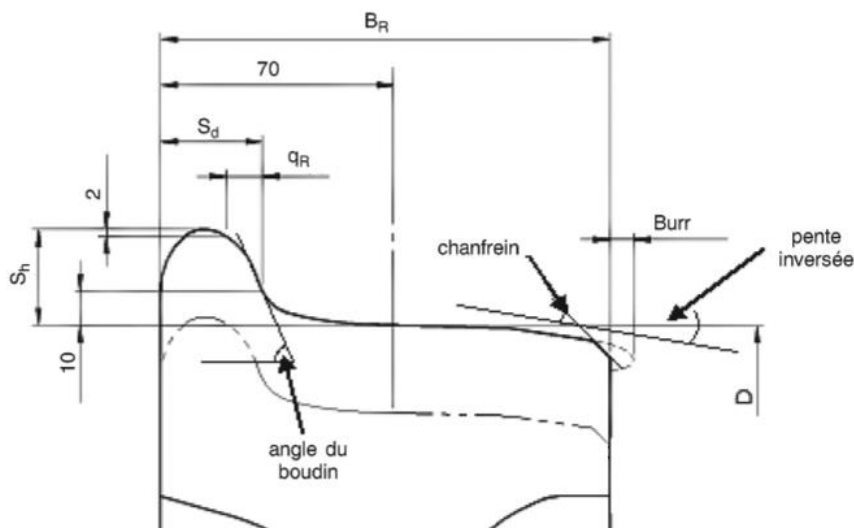
- 2) Les dimensions géométriques des roues, définies dans l'illustration 2, doivent être conformes aux valeurs limites spécifiées dans le **Error! Reference source not found.** Ces valeurs limites doivent être prises comme valeurs de conception (nouvelle roue) et comme valeurs limites en service (à utiliser à des fins de maintenance ; voir également point 4.5).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 48 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Tableau 2 : Limites en service des dimensions géométriques des roues

Caractéristiques	Diamètre de roue D (mm)	Valeur minimale (mm)	Valeur maximale (mm)
Largeur de la jante ( $B_R + \text{Burr}$ )	$D \geq 330$	133	145
Épaisseur du boudin ( $S_d$ )	$D > 840$	22	33
	$760 < D \leq 840$	25	
	$330 \leq D \leq 760$	27,5	
Hauteur du boudin ( $S_h$ )	$D > 760$	27,5	36
	$630 < D \leq 760$	29,5	
	$330 \leq D \leq 630$	31,5	
Angle du boudin ( $q_R$ )	$D \geq 330$	6,5	

Illustration 2 : Symboles utilisés pour les roues



- 3) En plus de répondre aux exigences du présent point relative aux roues, les unités équipées de roues à rotation indépendante doivent satisfaire aux exigences de la présente PTU concernant les caractéristiques géométriques des essieux montés définies au point 4.2.3.5.2.1.

#### 4.2.3.5.3 Systèmes automatiques pour gabarit variable

- 1) La présente exigence s'applique aux unités équipées d'un système automatique pour gabarit variable, avec un mécanisme de changement d'écartement de la position axiale des roues permettant à l'unité



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 49 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

d'être compatible avec un écartement de voie 1 435 mm et avec d'autres écartements de voie prévus dans le cadre de la présente PTU après son passage par un dispositif de changement d'écartement de voie.

- 2) Le mécanisme de changement d'écartement doit permettre son verrouillage dans la position axiale correcte de la roue.
- 3) Après le passage par le dispositif de changement d'écartement de voie, le contrôle de l'état du système de verrouillage (verrouillé ou non) et de la position des roues est effectué par un ou plusieurs des moyens suivants : contrôle visuel, système de contrôle embarqué ou système de contrôle de l'infrastructure/du dispositif. Pour les systèmes de contrôle embarqués, un contrôle continu doit être possible.
- 4) Si un organe de roulement est pourvu d'un système de freinage soumis à un changement de position au cours de l'opération de changement d'écartement de voie, le système automatique pour gabarit variable doit permettre de positionner et de verrouiller en toute sécurité le système de freinage et les roues dans la position correcte, simultanément.
- 5) La défaillance du verrouillage de la position des roues et du système de freinage (le cas échéant) au cours de l'exploitation est susceptible d'être directement à l'origine d'un accident catastrophique (entraînant de multiples décès); compte tenu de la gravité des conséquences d'une telle défaillance, il doit être prouvé que le risque est maîtrisé à un niveau acceptable.
- 6) Le système automatique pour gabarit variable est défini comme un constituant d'interopérabilité (point 5.3.4 *bis*). La procédure d'évaluation de la conformité est spécifiée au point 6.1.3.1 *bis* (niveau des constituants d'interopérabilité), au point 6.2.3.5 (exigence de sécurité) et au point 6.2.3.7 *bis* (niveau du sous-système) de la présente PTU.
- 7) Les écartements de voie avec lesquels l'unité est compatible doivent être consignés dans la documentation technique. Cette documentation doit comprendre une description de l'opération de changement d'écartement de voie en mode normal, y compris le ou les types de dispositifs de changement d'écartement de voie avec lesquels l'unité est compatible [voir aussi le point 4.2.12.4, paragraphe 1, de la présente PTU].
- 8) Les exigences et les évaluations de conformité requises dans les autres points de la présente PTU s'appliquent de manière indépendante pour chaque position de roues correspondant à un écartement de voie et doivent être détaillées en conséquence dans la documentation.

#### 4.2.3.6 Rayon de courbure minimal

- 1) Le rayon de courbure minimal que le matériel roulant doit pouvoir négocier doit être de 150 m pour toutes les unités.

#### 4.2.3.7 Chasse-pierres

- 1) La présente exigence s'applique aux unités équipées d'une cabine de conduite.
- 2) Les roues doivent être protégées contre les dommages causés par les objets de petite taille présents sur les rails. La présente exigence peut être satisfaite en montant un chasse-pierres en avant des roues de l'essieu de tête.
- 3) La hauteur de l'extrémité inférieure du chasse-pierres par rapport à la surface supérieure du rail doit être de :
  - 30 mm minimum quelles que soient les conditions

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 50 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 130 mm maximum quelles que soient les conditions

en tenant compte en particulier de l'usure des roues et de la course des suspensions en compression.

- 4) Si un chasse-obstacles tel que celui spécifié au point 4.2.2.5 est installé et que son extrémité inférieure se situe à moins de 130 mm au-dessus de la surface supérieure du rail en toutes conditions, il satisfait aux exigences fonctionnelles des chasse-pierres. Il n'est par conséquent pas nécessaire de monter un chasse-pierres.
- 5) Un chasse-pierres doit être conçu pour résister à un effort longitudinal de 20 kN au minimum sans subir de déformation permanente. La présente exigence doit être vérifiée par calcul.
- 6) Un chasse-pierres doit être conçu de manière que, au cours de sa déformation plastique, il n'entraîne aucun dégât à la voie et aux organes de roulement du véhicule et qu'en cas de contact avec la table de roulement de la roue, il n'entraîne aucun risque de déraillement.

#### 4.2.4 Freinage

##### 4.2.4.1 Généralités

- 1) La fonction du système de freinage est de réduire la vitesse du train ou de la maintenir constante dans une descente. Il doit pouvoir stopper le train dans les limites de distance de freinage autorisées, et l'immobiliser lors de son stationnement.
- 2) Les principaux facteurs qui influencent les performances de freinage d'un train sont sa puissance de freinage (génération d'un effort de freinage), sa masse, sa résistance au roulement, sa vitesse et l'adhérence disponible.
- 3) Les performances individuelles des unités exploitées dans diverses compositions de train sont définies de manière à pouvoir déduire les performances de freinage globales du train.
- 4) Les performances de freinage sont déterminées par des profils de décélération (décélération=F(vitesse) et temps de réponse équivalent).

La distance d'arrêt, le pourcentage de poids-frein (également appelé « lambda » ou « pourcentage de masse freinée ») et la masse freinée sont également utilisés et peuvent être déduits (directement ou en passant par la distance d'arrêt) à partir des profils de décélération par calcul.

Les performances de freinage peuvent varier suivant la charge du train ou du véhicule.

- 5) Les performances de freinage minimales requises pour un train en circulation à la vitesse visée dépendent des caractéristiques de la ligne (système de signalisation, vitesse maximale, déclivités, marges de sécurité des lignes) et caractérisent l'infrastructure.

Les données principales permettant de caractériser les performances de freinage d'un train ou d'un véhicule sont définies au point 4.2.4.5 de la présente PTU.

##### 4.2.4.2 Exigences fonctionnelles et exigences de sécurité principales

###### 4.2.4.2.1 Exigences fonctionnelles

Les exigences suivantes s'appliquent à toutes les unités.

Les unités doivent être équipées :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 51 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 1) – d'un frein principal utilisé en service et dans les situations d'urgence ;
- 2) – d'un frein de stationnement utilisé lorsque le train est stationné, et permettant d'appliquer un effort de freinage sans source d'alimentation à bord pendant un temps illimité.

La fonction de freinage principal d'un train doit être :

- 3) – continue : la demande de freinage est transmise à l'ensemble du train à partir d'une commande centrale via une ligne de contrôle de freinage ;
- 4) – automatique : le serrage du frein intervient sur tous les véhicules du train en cas d'avarie (perte d'intégrité, ligne hors tension, etc.) de la ligne de contrôle de freinage.
- 5) Il est permis de compléter la fonction de freinage principal à l'aide des systèmes de freinage supplémentaires décrits au point 4.2.4.7 (frein dynamique – système de freinage lié au système de traction) et/ou au point 4.2.4.8 (système de freinage indépendant des conditions d'adhérence).

- 6) La dissipation de l'énergie de freinage doit être prise en compte dans la conception du système de freinage, et ne doit pas nuire à l'intégrité de ses composants dans des conditions d'exploitation normale ; cette exigence doit être vérifiée par calcul, conformément au point 4.2.4.5.4 de la présente PTU.

La température maximale atteinte à proximité des composants de freinage doit également être prise en compte dans la conception du matériel roulant.

- 7) La conception du système de freinage doit intégrer des moyens de contrôle et des essais conformes au point 4.2.4.9 de la présente PTU.

Les exigences ci-après du présent point 4.2.4.2.1 s'appliquent, au niveau du train, aux unités pour lesquelles la ou les compositions opérationnelles sont définies durant la phase de conception (c'est-à-dire, unités évaluées en composition fixe ou en compositions prédéfinies, locomotives exploitées de manière autonome, etc.).

- 8) – Les performances de freinage doivent être garanties en conformité avec les exigences de sécurité formulées au point 4.2.4.2.2 en cas d'avarie de la ligne de contrôle de freinage, de coupure du système d'alimentation en énergie de freinage ou de tout autre système d'alimentation en énergie.
- 9) – En particulier, l'énergie stockée à bord du train et réservée aux opérations de freinage doit être suffisante et répartie sur toute la longueur du train de manière cohérente par rapport au système de freinage utilisé, pour garantir l'application d'efforts de freinage corrects.
- 10) – Les serrages et desserrages successifs du frein doivent être pris en compte dans la conception du système de freinage (inépuisabilité).
- 11) – En cas de séparation accidentelle du train, les deux parties résultantes doivent s'immobiliser ; dans cette situation, les performances de freinage des deux parties peuvent différer de celles requises en conditions d'exploitation normale.
- 12) – En cas d'avarie du système d'alimentation en énergie de freinage ou du système d'alimentation électrique, il doit être possible de maintenir à l'arrêt pendant au moins deux heures une unité en puissance maximale de freinage (telle qu'elle est définie au point 4.2.4.5.2) sur une déclivité de 40 ‰, à l'aide du frein à friction du système de freinage principal seulement.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 52 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 13) – Le système de commande de freinage de l'unité doit posséder trois modes de commande :
- freinage d'urgence : application d'un effort de freinage prédéfini dans le délai de réponse maximum prédéfini afin de stopper le train selon un niveau défini de performances de freinage,
  - freinage de service : application d'un effort de freinage variable permettant de réguler la vitesse du train, de le mettre à l'arrêt complet et de l'immobiliser temporairement,
  - freinage de stationnement : application d'un effort de freinage permettant de maintenir le train (ou le véhicule) à l'arrêt complet pendant une durée illimitée, sans source d'énergie à bord.
- 14) – Une commande d'activation du frein, indépendamment de son mode de commande, doit pouvoir prendre le contrôle du système de freinage, même lorsqu'une commande de desserrage est envoyée ; la présente exigence peut ne pas s'appliquer lorsque le conducteur a choisi délibérément de couper la commande d'activation du train (par exemple, inhibition du signal d'alarme, désaccouplement, etc.).
- 15) – Pour des vitesses supérieures à 5 km/h, le jerk maximal engendré par le serrage des freins doit être inférieur à 4 m/s<sup>3</sup>. Le comportement au jerk peut être dérivé par calcul et par l'évaluation du comportement à la décélération mesuré lors des essais des freins (décrits aux points 6.2.3.8 et 6.2.3.9).

#### 4.2.4.2.2 Exigences de sécurité

- 1) Le système de freinage est ce qui permet de stopper un train. Il contribue par là même au niveau de sécurité du système ferroviaire.

Les exigences fonctionnelles formulées au point 4.2.4.2.1 contribuent à assurer le fonctionnement sécuritaire du système de freinage ; néanmoins, en raison du nombre de composants impliqués, une analyse de risque est nécessaire pour évaluer les performances de freinage.

- 2) Dans les scénarios dangereux pris en compte, les exigences de sécurité correspondantes doivent être satisfaites, telles qu'elles sont définies dans le tableau 3 ci-dessous.

Lorsqu'une gravité est indiquée dans le tableau, il doit être démontré que le risque correspondant est maîtrisé à un niveau acceptable, en considérant que la défaillance de fonctionnement est susceptible d'aboutir directement à la gravité définie dans le tableau.

Tableau 3 : Système de freinage – Exigences de sécurité

	Défaillance de fonctionnement et scénario dangereux	Exigence de sécurité à satisfaire	
		Gravité associée / Conséquence à éviter	Nombre minimal acceptable de combinaisons de défaillances
N° 1	S'applique aux unités équipées d'une cabine (commande de freinage)		

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 53 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

	<p>Après l'activation d'une commande de freinage d'urgence, aucune décélération du train à la suite d'une défaillance du système de freinage (perte totale et permanente de l'effort de freinage).</p> <p><u>Remarque</u> : activation par le conducteur ou par le système CCS à considérer. L'activation par les voyageurs (alarme) est sans objet pour le présent scénario.</p>	Accidents mortels	2 (défaillance unique non acceptée)
N° 2	S'applique aux unités équipées d'un équipement de traction		
	<p>Après l'activation d'une commande de freinage d'urgence, aucune décélération du train à la suite d'une défaillance du système de traction (effort de traction <math>\geq</math> effort de freinage).</p>	Accidents mortels	2 (défaillance unique non acceptée)
N° 3	S'applique à toutes les unités		
	<p>Après l'activation d'une commande de freinage d'urgence, la distance d'arrêt est plus longue que celle prévue en mode normal en raison d'une ou plusieurs défaillances du système de freinage.</p> <p><u>Remarque</u> : les performances prévues en mode normal sont définies au point 4.2.4.5.2.</p>	Sans objet	La défaillance unique entraînant la plus longue distance d'arrêt doit être identifiée, et l'augmentation de la distance d'arrêt par rapport au mode normal (sans défaillance) doit être déterminée.
N° 4	S'applique à toutes les unités		
	<p>Après l'activation d'une commande de freinage de stationnement, aucun effort de freinage n'est appliqué (perte totale et permanente de l'effort de freinage de stationnement).</p>	Sans objet	2 (défaillance unique non acceptée)

Des systèmes de freinage complémentaires doivent être pris en considération dans l'étude de sécurité, dans les conditions spécifiées aux points 4.2.4.7 et 4.2.4.8.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 54 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

La démonstration de la conformité (procédure d'évaluation de la conformité) est décrite au point 6.2.3.5 de la présente PTU.

#### 4.2.4.3 Type de système de freinage

- 1) Les unités conçues et évaluées en vue d'une exploitation générale (compositions diverses de véhicules de différentes origines ; composition de train non définie durant la phase de conception) sur d'autres écartements de voie que l'écartement 1 520 mm doivent être équipées d'un système de freinage avec conduite générale compatible avec le système de freinage UIC. À cette fin, la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 22, « Exigences concernant le système de freinage des trains tractés par locomotive » précise les principes à appliquer.

La présente exigence sert à garantir la compatibilité technique de la fonction de freinage entre les véhicules d'origines différentes d'un même train.

- 2) Aucune exigence n'est applicable au type de système de freinage utilisé par les unités (rames ou véhicules) évaluées en composition fixe ou prédéfinie.

#### 4.2.4.4 Commande de freinage

##### 4.2.4.4.1 Commande de freinage d'urgence

- 1) Le présent point s'applique aux unités équipées d'une cabine de conduite.
- 2) Au moins deux dispositifs indépendants de commande de freinage d'urgence doivent être disponibles, et permettre la mise en action du frein d'urgence par une commande simple, unique et pouvant être réalisée d'une seule main de la part du conducteur en position de conduite normale.

L'ordre d'activation de ces deux dispositifs peut être considéré dans la démonstration de la conformité à l'exigence de sécurité n° 1 du tableau 3 du point 4.2.4.2.2.

L'un de ces dispositifs doit comporter un bouton « coup de poing » rouge.

Lors de leur activation, ces deux dispositifs de freinage d'urgence doivent s'auto-verrouiller mécaniquement ; le déverrouillage ne doit pouvoir s'effectuer qu'intentionnellement.

- 3) L'activation du frein d'urgence doit également pouvoir s'effectuer à partir du système embarqué de contrôle-commande et de signalisation.

| , conformément à la STI CCS.

- 4) À moins d'une suppression de la commande, l'activation du frein d'urgence doit entraîner de manière permanente et automatique les actions suivantes :
  - transmission d'une commande de freinage d'urgence à travers le train via la ligne de contrôle de freinage,
  - arrêt de tous les efforts de traction en moins de deux secondes ; cet arrêt ne doit pas être réinitialisé tant que la commande de traction n'est pas annulée par le conducteur,
  - inhibition de toutes les commandes ou actions « desserrez le frein ».

##### 4.2.4.4.2 Commande de freinage de service

- 1) Le présent point s'applique aux unités équipées d'une cabine de conduite.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 55 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) La fonction de freinage de service doit permettre au conducteur de faire varier (par serrage ou desserrage) les efforts de freinage entre une valeur minimale et une valeur maximale dans une plage de sept valeurs au minimum (y compris le desserrage complet et l'effort de freinage maximal), et ce afin de réguler la vitesse du train.
- 3) Dans un train, la commande de freinage de service ne doit être active que dans un seul endroit. Afin de satisfaire à cette exigence, il doit être possible d'isoler la fonction de freinage de service de la ou des autres commandes de freinage de service de la ou des unités faisant partie du train, conformément à la définition des compositions fixes et prédéfinies.
- 4) Lorsque le train circule à plus de 15 km/h, l'activation du frein de service doit entraîner l'arrêt automatique de tous les efforts de traction ; cet arrêt ne doit pas être réinitialisé tant que la commande de traction n'est pas annulée par le conducteur.

Remarques sur les paragraphes 1 à 4 :

- sSi le frein de service et la traction sont contrôlés par réglage automatique de la vitesse, le conducteur n'a pas besoin d'annuler la coupure de la traction.
- Le frein à friction peut être utilisé intentionnellement à une vitesse supérieure à 15 km/h, en profitant de la traction pour des besoins spécifiques (dégivrage, nettoyage des composants du frein, etc.) ; il ne doit pas être possible d'utiliser ces fonctions particulières en cas d'activation du frein de service ou d'urgence.

*4.2.4.4.3 Commande de freinage direct*

- 1) Les locomotives (unités destinées à remorquer des wagons de marchandises ou des voitures de voyageurs) évaluées en vue d'une exploitation générale doivent être équipées d'un système de freinage direct.
- 2) Le système de freinage direct doit permettre l'application d'un effort de freinage sur l'unité ou les unités concernée(s), alors que d'autres unités du train ne sont pas freinées.

*4.2.4.4.4 Commande de freinage dynamique*

Si une unité est équipée d'un système de freinage dynamique :

- Il doit être possible, sur les unités électriques, d'interdire l'utilisation d'un système de freinage par récupération, qui renvoie l'énergie récupérée vers la ligne aérienne de contact, lorsque l'unité circule sur une ligne interdisant ce fonctionnement.  
Voir également le point 4.2.8.2.3 relatif au freinage par récupération.
- L'utilisation d'un frein dynamique indépendant ou lié à d'autres systèmes de freinage (combinaison) est autorisée.
- Quand le freinage dynamique est utilisé sur les locomotives indépendamment d'autres systèmes de freinage, il doit être possible de limiter la valeur maximum et le taux de variation de l'effort de freinage dynamique à des valeurs prédéfinies.

Remarque : Cette limitation a trait aux forces transmises à la voie quand la ou les locomotives sont intégrées à un train. Elle peut être appliquée au niveau opérationnel en définissant les valeurs nécessaires

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 56 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

à la compatibilité avec une ligne particulière (par exemple une ligne avec une forte déclivité et un faible rayon de courbe).

#### 4.2.4.4.5 Commande de freinage de stationnement

- 1) Le présent point s'applique à toutes les unités.
- 2) La commande de freinage de stationnement doit entraîner l'application d'un effort de freinage défini pendant une période illimitée, pendant laquelle une coupure d'alimentation à bord peut survenir.
- 3) Il doit être possible de desserrer le frein de stationnement à l'arrêt, en toute situation, y compris à des fins de secours et de remorquage.
- 4) En ce qui concerne les unités évaluées en compositions fixes ou prédéfinies et les locomotives évaluées en vue d'une exploitation générale, la commande de freinage de stationnement doit être enclenchée automatiquement lorsque l'unité est mise hors tension. En ce qui concerne les autres unités, la commande de freinage de stationnement doit être enclenchée soit manuellement, soit automatiquement lorsque l'unité est mise hors tension.

Remarque sur les paragraphes 1 à 4 : L'activation du frein de stationnement peut dépendre de l'état de la fonction de freinage principal ; elle doit être effective lorsque l'unité ne dispose plus, ou dispose de trop ou de plus assez, d'énergie pour activer la fonction de freinage principal (après avoir mis l'unité en tension ou hors tension).

#### 4.2.4.5 Performances de freinage

##### 4.2.4.5.1 Exigences de portée générale

- 1) Les performances de freinage (décélération = F(vitesse) et temps de réponse équivalent) de l'unité (rame ou véhicule) doivent être calculées conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 23, en considérant une voie en palier.  
Chaque calcul doit être effectué pour des diamètres de roues neuves, à moitié usées et usées, et doit tenir compte du niveau d'adhérence roue-rail (voir le point 4.2.4.6.1).
- 2) Les coefficients de frottement utilisés pour le frein à friction et pris en compte dans le calcul doivent s'avérer justifiés (voir la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 24).
- 3) Le calcul des performances de freinage doit être effectué pour les deux modes de commande suivants : freinage d'urgence et freinage de service maximal.
- 4) Le calcul des performances doit être effectué en phase de conception et être révisé (correction des paramètres) après les essais physiques prévus par les points 6.2.3.8 et 6.2.3.9, à des fins de cohérence avec les résultats des essais.  
Le calcul final des performances de freinage (en cohérence avec les résultats des essais) doit faire partie de la documentation technique décrite au point 4.2.12.
- 5) La décélération moyenne maximale engendrée par l'activation de l'ensemble des freins, en comptant le système de freinage indépendant de l'adhérence roue-rail, doit être inférieure à  $2,5 \text{ m/s}^2$  ; la présente exigence est liée à la résistance longitudinale de la voie.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 57 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.4.5.2 Freinage d'urgence

##### Temps de réponse :

- 1) En ce qui concerne les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s), le temps de réponse équivalent (\*) et le temps mort (\*) évalué sur la base de l'effort de freinage d'urgence total développé en cas de commande de freinage d'urgence doivent être inférieurs aux valeurs suivantes :
  - temps de réponse équivalent :
    - 3 secondes pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h,
    - 5 secondes pour les autres unités,
  - temps de mort : 2 secondes.
- 2) En ce qui concerne les unités conçues et évaluées en vue d'une exploitation générale, le temps de réponse doit être celui spécifié pour le système de freinage de l'UIC (voir également le point 4.2.4.3 : le système de freinage doit être compatible avec celui de l'UIC).

---

(\*) : À évaluer par rapport à l'effort de freinage total, ou à la pression dans les cylindres de frein pour un système de freinage pneumatique ; définition en fonction du point 5.3.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 25.

##### Calcul de la décélération :

- 3) Pour toutes les unités, le calcul des performances du freinage d'urgence doit être effectué conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 26 ; le profil de décélération et les distances d'arrêt aux vitesses initiales suivantes (à condition qu'elles soient inférieures à la vitesse maximale de conception de l'unité) doivent être déterminés : 30 km/h ; 100 km/h ; 120 km/h ; 140 km/h ; 160 km/h ; 200 km/h ; 230 km/h ; 300 km/h ; vitesse maximale de conception de l'unité.
- 4) En ce qui concerne les unités conçues et évaluées en vue d'une exploitation générale, le pourcentage de poids-frein ( $\lambda$ ) doit également être déterminé.  
 Le point 5.12 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 25, indique comment déduire, à partir de la valeur de décélération calculée ou de la distance d'arrêt, les autres paramètres (pourcentage de poids-frein ( $\lambda$ ), masse freinée).
- 5) Le calcul des performances de freinage d'urgence doit être effectué pour deux modes de freinage et prendre en considération les conditions dégradées :
  - Mode normal : aucune défaillance du système de freinage et valeur nominale des coefficients de frottement (correspondant à des conditions à sec) appliqués pour les freins à friction. Ce calcul donne les performances de freinage en mode normal.
  - Modes dégradés : correspond aux défaillances envisagées au point 4.2.4.2.2, événement dangereux n° 3, et valeur nominale des coefficients de frottement appliqués pour les freins à friction. Le mode dégradé doit tenir compte d'éventuelles défaillances uniques ; à cette fin, les performances du freinage d'urgence doivent être déterminées dans l'éventualité d'une défaillance unique ou de défaillances uniques entraînant la plus longue distance d'arrêt, et la défaillance unique associée doit être déterminée clairement (composant impliqué et mode de défaillance, taux de défaillance s'il est disponible).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 58 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- Conditions dégradées : de plus, les performances de freinage d'urgence doivent être calculées avec une valeur réduite du coefficient de frottement, en tenant compte des valeurs limites de température et d'humidité (voir le point 5.3.1.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 27).

Remarque : Il convient de tenir compte de ces différents modes et conditions, en particulier en cas d'implémentation de systèmes avancés de contrôle-commande et signalisation (comme le système ETCS) visant à optimiser le système ferroviaire.

- 6) Le calcul des performances du freinage d'urgence doit être effectué pour les trois conditions de charge suivantes :
- charge minimale : « masse de conception en ordre de marche » (décrite au point 4.2.2.10)
  - charge normale : « masse de conception en charge normale » (décrite au point 4.2.2.10)
  - charge maximale de freinage : condition de charge inférieure ou égale à « masse de conception en charge exceptionnelle » (décrite au point 4.2.2.10).

Les conditions de charge inférieures à la « masse de conception en charge exceptionnelle » doivent être justifiées et détaillées dans la documentation générale décrite au point 4.2.12.2.

- 7) Des essais doivent être réalisés pour valider le calcul des performances du freinage d'urgence, conformément à la procédure d'évaluation de la conformité spécifiée au point 6.2.3.8.
- 8) Pour chaque condition de charge, la plus faible performance de freinage d'urgence en mode normal (c'est-à-dire celle entraînant la plus longue distance d'arrêt) à la vitesse de conception maximale (révisée en fonction des résultats des essais prévus ci-dessus) doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2 de la présente PTU.
- 9) De plus les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s), et dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h, la distance d'arrêt en cas de « performances du freinage d'urgence en mode normal » ne doit pas dépasser les valeurs suivantes en condition de « charge normale » :
- 5 360 m pour une vitesse de 350 km/h ( $si \leq$  vitesse maximale de conception),
  - 3 650 m pour une vitesse de 300 km/h ( $si \leq$  vitesse maximale de conception),
  - 2 430 m pour une vitesse de 250 km/h,
  - 1 500 m pour une vitesse de 200 km/h.

#### 4.2.4.5.3 Freinage de service

##### **Calcul de la décélération :**

- 1) Pour toutes les unités, les performances de freinage de service doivent être calculées conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 28, avec un système de freinage en mode normal et la valeur nominale des coefficients de frottement utilisés pour le frein à friction pour la condition de charge « masse de conception en charge exceptionnelle » à la vitesse de conception maximale.
- 2) Des essais doivent être réalisés pour valider le calcul des performances du freinage de service maximal, conformément à la procédure d'évaluation de la conformité spécifiée au point 6.2.3.9.

##### **Performances maximales de freinage de service :**

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 59 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 3) Lorsque la capacité de performance de conception du freinage de service est supérieure à celle du freinage d'urgence, il doit être possible de limiter les performances maximales du freinage de service (par la conception du système de commande de freinage ou comme une activité de maintenance) à un niveau inférieur aux performances de freinage d'urgence.

Remarque sur les paragraphes 1 à 3 : Un État partie peut demander que, pour des raisons de sécurité, les performances du freinage d'urgence soient supérieures aux performances maximales du freinage de service, mais il ne peut toutefois en aucun cas empêcher l'accès à une entreprise ferroviaire utilisant des performances maximales de freinage de service supérieures, à moins que l'État partie ne puisse démontrer que le niveau de sécurité nationale s'en trouve menacé.

#### 4.2.4.5.4 *Calculs relatifs à la capacité thermique*

- 1) Le présent point s'applique à toutes les unités.
- 2) Pour les engins de voie, il est permis de vérifier cette exigence en mesurant la température sur les roues et les équipements de frein.
- 3) La capacité de dissipation énergétique du frein doit être vérifiée par calcul et démontrer que le système de freinage est capable de résister à la dissipation de l'énergie générée par le freinage. Les valeurs de référence qui entrent dans ce calcul, pour les éléments du système de freinage qui dissipent l'énergie de freinage, doivent être validées par essai thermique ou avoir déjà été validées dans le passé.

Ce calcul doit inclure le scénario consistant à réaliser deux freinages d'urgence successifs à vitesse maximale (l'intervalle entre deux freinages correspondant au temps nécessaire pour que le train atteigne sa vitesse maximale) sur une voie en palier et pour la condition de charge « charge maximale de freinage ».

Si l'unité évaluée ne peut circuler de manière autonome en étant assimilée à un train, l'intervalle de temps entre les deux freinages d'urgence successifs utilisé dans le calcul doit être indiqué.

- 4) La déclivité maximale de la voie, la longueur associée et la vitesse opérationnelle pour laquelle est conçu le système de freinage, en fonction de la capacité d'absorption énergétique de ce dernier, doivent également être définies par calcul pour la condition de charge « charge maximale de freinage », le frein de service servant à maintenir le train à vitesse constante.

Les résultats (déclivité maximale de la voie, longueur associée et vitesse opérationnelle) doivent être consignés dans la documentation du matériel roulant défini au point 4.2.12 de la présente PTU.

Le « cas de référence » suivant en matière de pente est donné à titre de suggestion : maintenir une vitesse de 80 km/h sur une pente de déclivité constante de 21 ‰ sur une distance de 46 km. Si ce cas de référence est utilisé, le registre du matériel roulant doit uniquement faire mention de la conformité à ce cas.

- 5) Les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s), et dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h, doivent en outre être conçues pour fonctionner avec un système de freinage en mode normal et en condition de charge « charge maximale de freinage » à une vitesse égale à 90 % de la vitesse maximale d'exploitation sur une pente maximale de 25 ‰ sur 10 km et sur une pente maximale de 35 ‰ sur 6 km.

#### 4.2.4.5.5 *Frein de stationnement*

##### **Performances :**

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 60 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 1) Une unité (train ou véhicule) en condition de charge « masse de conception en ordre de marche » sans source d'alimentation disponible, et en position de stationnement sur une déclivité de 40 ‰, doit être maintenue immobilisée.
- 2) L'immobilisation doit être obtenue à l'aide du frein de stationnement, et de moyens supplémentaires (cales antidérive, par exemple) si le frein de stationnement seul ne peut suffire ; les moyens supplémentaires requis doivent être embarqués dans le train.

**Calcul :**

- 3) Les performances du frein de stationnement de l'unité (train ou véhicule) doivent être calculées conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 29. Les résultats (déclivité à laquelle l'unité est immobilisée par le frein de stationnement seul) doivent être consignés dans la documentation technique, décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.

4.2.4.6 Profil d'adhérence roue-rail – Dispositif anti-enrayage

4.2.4.6.1 Limite du profil d'adhérence roue-rail

- 1) Le système de freinage d'une unité doit être conçu de manière que les performances du freinage d'urgence (avec frein dynamique s'il contribue à la performance) et les performances du freinage de service (sans frein dynamique) ne supposent pas, pour des vitesses > 30 km/h et < 250 km/h, des valeurs d'adhérence roue-rail supérieures à 0,15 sauf dans les cas suivants :
  - pour les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s) possédant 7 essieux ou moins, l'adhérence roue-rail calculée ne doit pas être supérieure à 0,13,
  - pour les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s) possédant 20 essieux ou plus, l'adhérence roue-rail calculée en condition de charge « charge minimale » peut être supérieure à 0,15, mais ne doit pas être supérieure à 0,17.

Remarque : Il n'existe pas d'exception en condition de charge « charge normale » ; la valeur limite de 0,15 s'applique.

Ce nombre minimum d'essieux peut être réduit à 16 si l'essai prévu par le point 4.2.4.6.2 relatif à l'efficacité du dispositif anti-enrayage (WSP) est réalisé en condition de charge « charge minimale » et donne un résultat positif.

Pour des vitesses > 250 km/h et ≤ 350 km/h, les trois valeurs limites ci-dessus doivent baisser de manière linéaire pour être réduites de 0,05 à 350 km/h.

- 2) L'exigence ci-dessus s'applique également à la commande de freinage direct décrite au point 4.2.4.4.3.
- 3) La conception d'une unité ne doit pas supposer une adhérence roue-rail supérieure à 0,12 dans le calcul des performances du frein de stationnement.
- 4) Ces limites d'adhérence roue-rail doivent être vérifiées par calcul en prenant en compte le plus petit diamètre de roue et les trois conditions de charge décrites au point 4.2.4.5.2.

Remarque sur les paragraphes 1 à 4 : Toutes les valeurs d'adhérence doivent être arrondies à la deuxième décimale.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 61 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.4.6.2 Dispositif anti-enrayage

- 1) Un dispositif anti-enrayage (WSP – *wheel slide protection system*) sert à exploiter au mieux l'adhérence disponible en contrôlant le relâchement et la reprise des efforts de freinage, permettant ainsi d'éviter l'enrayage et le glissement incontrôlé des roues ; en conséquence, ce dispositif réduit l'allongement des distances d'arrêt et les possibles dommages sur les roues.

Exigences relatives à la présence et à l'utilisation d'un système WSP sur l'unité :

- 2) – Les unités circulant à une vitesse maximale supérieure à 150 km/h doivent être équipées d'un dispositif anti-enrayage.
- 3) – Les unités équipées de semelles de frein sur la table de roulement de la roue et dont les performances de freinage supposent, à une vitesse > 30 km/h, une adhérence roue-rail calculée supérieure à 0,12 doivent être équipées d'un dispositif anti-enrayage.  
 Les unités non équipées de semelles de frein sur la table de roulement de la roue et dont les performances de freinage supposent, à une vitesse > 30 km/h, une adhérence roue-rail calculée supérieure à 0,11 doivent être équipées d'un dispositif anti-enrayage.
- 4) – Les exigences relatives au dispositif anti-enrayage ci-dessus s'appliquent aux deux modes de freinage suivants : freinage d'urgence et freinage de service.  
 Elles s'appliquent également au système de freinage dynamique, qui fait partie du frein de service, et peut faire partie du frein d'urgence (voir point 4.2.4.7).

Exigences relatives aux performances du système WSP :

- 5) – En ce qui concerne les unités équipées d'un système de freinage dynamique, le dispositif anti-enrayage (s'il est présent conformément au point ci-dessus) doit contrôler l'effort de freinage dynamique ; en l'absence de ce dispositif, l'effort de freinage dynamique doit être inhibé ou limité afin de ne pas dépasser une adhérence roue-rail de 0,15.
- 6) – Le dispositif anti-enrayage doit être conçu conformément au point 4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 30 ; la procédure d'évaluation de la conformité est spécifiée au point 6.1.3.2.
- 7) Exigences de performance au niveau unité :
  - Si une unité est équipée d'un dispositif anti-enrayage, un essai doit être effectué pour vérifier l'efficacité du dispositif (distance d'arrêt supplémentaire maximale par rapport à un freinage sur rail sec) installé sur l'unité ; la procédure d'évaluation de la conformité est spécifiée au point 6.2.3.10.
  - Les composants concernés du dispositif anti-enrayage doivent être pris en compte dans l'analyse de sécurité de la fonction de freinage d'urgence requise au point 4.2.4.2.2.
- 8) Système de surveillance de la rotation des roues (WRM) :
  - Les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h doivent être équipées d'un système de surveillance de la rotation des roues détectant et communiquant en cabine de conduite un éventuel blocage d'essieu ; le système de surveillance de la rotation des

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 62 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

roues doit être conçu conformément au point 4.2.4.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 30.

#### 4.2.4.7 Freinage dynamique – Systèmes de freinage liés au système de traction

Lorsque les performances de freinage du frein dynamique ou d'un système de freinage lié au système de traction sont incluses dans les performances du système de freinage d'urgence en mode normal défini au point 4.2.4.5.2, le frein dynamique ou le système de freinage lié au système de traction est :

1. commandé par la ligne de commande du système de freinage principal (voir point 4.2.4.2.1) ;
2. soumis à une analyse de sécurité couvrant le risque « après l'activation d'une commande de freinage d'urgence, perte totale de l'effort de freinage ».

Cette analyse de sécurité doit être incluse dans l'analyse de sécurité prévue par l'exigence de sécurité n° 3 spécifiée au point 4.2.4.2.2 pour la fonction de freinage d'urgence.

Pour les unités électriques, si la présence à bord de l'unité de la tension fournie par l'alimentation électrique extérieure est une condition d'activation du frein dynamique, l'analyse de sécurité doit couvrir les défaillances provoquant l'absence de cette tension à bord de l'unité.

Si le risque ci-dessus n'est pas maîtrisé au niveau du matériel roulant (défaillance du système d'alimentation électrique extérieure), les performances de freinage du freinage dynamique ou du système de freinage lié au système de traction ne doivent pas être prises en compte dans les performances du freinage d'urgence en mode normal, défini au point 4.2.4.5.2.

#### 4.2.4.8 Système de freinage indépendant des conditions d'adhérence

##### 4.2.4.8.1 Généralités

- 1) Les systèmes de freinage capables d'appliquer au rail un effort de freinage indépendant des conditions d'adhérence roue-rail permettent d'améliorer le freinage lorsque les performances de freinage requises sont supérieures aux performances correspondant à la limite d'adhérence roue-rail disponible (voir point 4.2.4.6).
- 2) La contribution du système de freinage indépendant de l'adhérence roue-rail peut être incluse dans les performances de freinage en mode normal définies au point 4.2.4.5 pour le freinage d'urgence ; dans un tel cas, le système de freinage indépendant des conditions d'adhérence doit être :
- 3) – commandé par la ligne de commande du système de freinage principal (voir point 4.2.4.2.1) ;
- 4) – soumis à une analyse de sécurité couvrant le risque « après l'activation d'une commande de freinage d'urgence, perte totale de l'effort de freinage indépendamment de l'adhérence roue-rail ».

Cette analyse de sécurité doit être incluse dans l'analyse prévue par l'exigence de sécurité n° 3 spécifiée au point 4.2.4.2.2 pour la fonction de freinage d'urgence.

##### 4.2.4.8.2 Frein magnétique appliqué sur le rail

- 1) Les exigences relatives aux freins magnétiques spécifiées pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par compteurs d'essieux sont référencées au point 4.2.3.3.1.2, paragraphe 10, de la présente PTU.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 63 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Un frein magnétique peut être utilisé comme frein d'urgence, sauf disposition contraire d'un État partie dans une spécification technique nationale en vigueur selon l'article 12 des APTU. | Comme mentionné au point 4.2.6.2.2 de la STI INF, un frein magnétique peut être utilisé comme frein d'urgence.
- 3) Les caractéristiques géométriques des éléments d'extrémité de l'aimant en contact avec le rail doivent être conformes aux spécifications formulées pour un des types décrits dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 31.
- 4) Le frein magnétique appliqué sur le rail ne doit pas être utilisé à des vitesses supérieures à 280 km/h.
- 5) Les performances de freinage de l'unité spécifiées au point 4.2.4.5.2 de la présente PTU sont déterminées avec et sans recours aux freins magnétiques appliqués sur le rail.

#### 4.2.4.8.3 Frein à courants de Foucault

- 1) Le présent point ne couvre que les freins à courants de Foucault appliquant un effort de freinage entre l'unité et le rail.
- 2) Les exigences relatives aux freins à courants de Foucault spécifiées pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par compteurs d'essieux, circuits de voie, détecteurs de roue et détecteurs de véhicule à boucle à induction sont mentionnées au point 4.2.3.3.1.2, paragraphe 10, de la présente PTU.
- 3) Si le frein à courants de Foucault nécessite un déplacement de ses aimants lorsque le frein est serré, le déplacement sans entrave desdits aimants entre les positions « serrée » et « desserrée » du frein doit être démontré par calcul, conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 14.
- 4) La distance maximale entre le frein à courants de Foucault et la voie correspondant à la position « desserrée » du frein doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.
- 5) Le frein à courants de Foucault ne doit pas fonctionner en deçà d'un seuil de vitesse déterminé.
- 6) Les conditions d'utilisation du frein à courants de Foucault garantissant la compatibilité technique avec la voie ne sont pas harmonisées (en particulier quant à son effet sur l'échauffement des rails et à sa force verticale) et font l'objet d'un point ouvert..
- 7) Le gestionnaire d'infrastructure fournit des informations indiquant | Le registre des infrastructures indique, pour chaque section de voie,

si l'utilisation du frein est autorisée et, le cas échéant, dans quelles conditions :

- la distance maximale entre le frein à courants de Foucault et la voie correspondant à la position « desserrée » du frein mentionnée au paragraphe 4,
- le seuil de vitesse déterminé visé au paragraphe 5,
- la force verticale en fonction de la vitesse du train, en cas d'activation complète (freinage d'urgence) et d'activation limitée (freinage de service) du frein à courants de Foucault,
- l'effort de freinage en fonction de la vitesse du train, en cas d'activation complète (freinage d'urgence) et d'activation limitée (freinage de service) du frein à courants de Foucault.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 64 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 8) Les performances de freinage de l'unité spécifiées aux points 4.2.4.5.2 et 4.2.4.5.3 de la présente PTU sont déterminées avec et sans recours aux freins à courants de Foucault.

#### 4.2.4.9 Indicateurs de l'état et des défaillances du frein

- 1) Les informations mises à la disposition du personnel de bord doivent lui permettre de détecter que le matériel roulant fonctionne en condition dégradée (performances de freinage inférieures aux performances requises), condition pour laquelle des règles d'exploitation spécifiques s'appliquent. À cette fin, le personnel de bord doit pouvoir, lors de certaines phases d'exploitation, identifier l'état (serré, desserré, isolé) des systèmes de freinage principaux (urgence et service) et du système de freinage de stationnement, et de chacun des composants (y compris un ou plusieurs actionneurs) de ces systèmes pouvant être commandés et/ou isolés indépendamment les uns des autres.
- 2) Si le frein de stationnement dépend toujours directement de l'état du système de freinage principal, il est inutile de faire apparaître des informations supplémentaires et spécifiques concernant ce frein.
- 3) Les phases d'exploitation concernées sont l'arrêt et la circulation.
- 4) À l'arrêt, le personnel de bord doit pouvoir vérifier de l'intérieur et/ou de l'extérieur du train :
  - la continuité de la ligne de commande de freinage du train,
  - la disponibilité du système d'alimentation en énergie de freinage pour l'ensemble du train,
  - l'état du frein principal et du frein de stationnement et de chacun des composants (y compris un ou plusieurs actionneurs) de ces systèmes pouvant être commandés et/ou isolés indépendamment les uns des autres (conformément à la description donnée au premier paragraphe du présent point), à l'exception des freins dynamiques et des systèmes de freinage liés aux systèmes de traction.
- 5) En circulation, le conducteur doit pouvoir vérifier, depuis sa position de conduite dans la cabine :
  - l'état de la ligne de commande de freinage du train,
  - l'état du système d'alimentation en énergie de freinage,
  - l'état du frein dynamique et du système de freinage lié au système de traction s'il est pris en compte dans les performances de freinage d'urgence en mode normal,
  - l'état (activé, désactivé) d'au moins un des composants (actionneur) du système de freinage principal commandé indépendamment (un des composants installés sur le véhicule équipé d'une cabine active, par exemple).
- 6) La fonction de communication des informations décrites ci-dessus au personnel de bord est une fonction de sécurité, dans la mesure où elle permet au personnel de bord d'évaluer les performances de freinage du train.

Si des informations locales sont fournies par des indicateurs, l'utilisation d'indicateurs harmonisés garantit le niveau de sécurité requis.

En présence d'un système de contrôle centralisé, permettant au personnel de bord d'effectuer tous les contrôles à partir d'un seul endroit (c'est-à-dire depuis l'intérieur de la cabine de conduite), celui-ci doit faire l'objet d'une étude de fiabilité, portant sur le mode de défaillance des composants, les redondances, les contrôles périodiques et d'autres dispositions ; sur la base de cette étude, les conditions d'exploitation



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 65 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

du système de contrôle centralisé doivent être définies et stipulées dans la documentation d'exploitation décrite au point 4.2.12.4.

7) Applicabilité aux unités destinées à une exploitation générale :

Seules les fonctionnalités importantes pour les caractéristiques de conception de l'unité (présence d'une cabine, par exemple, etc.) sont prises en compte.

La transmission (éventuelle) de signaux requise entre l'unité et la ou les autres unités accouplées d'un train pour les informations relatives au système de freinage devant être disponibles au niveau du train doit être dûment documentée, en tenant compte des aspects fonctionnels. La présente PTU n'impose aucune solution technique concernant les interfaces physiques entre les unités.

#### 4.2.4.10 Exigences de freinage en cas de secours

- 1) Tous les freins (urgence, service, stationnement) doivent être équipés de dispositifs permettant leur desserrage et leur isolation. Ces dispositifs doivent être accessibles et fonctionnels que le train ou le véhicule soit : sous tension, hors tension ou immobilisé sans alimentation en énergie disponible à bord.
- 2) Pour les unités destinées à circuler sur d'autres écartements de voie que l'écartement 1 520 mm, à la suite d'une défaillance au cours de l'exploitation, un train doit pouvoir être remorqué, sans source d'alimentation disponible à son bord, par une unité motrice de secours pourvue d'un système de freinage pneumatique compatible avec le système de freinage de l'UIC (conduite générale utilisée comme ligne de commande).

Remarque : voir le point 4.2.2.2.4 de la présente PTU pour les interfaces mécaniques et pneumatiques de l'unité de secours.

- 3) Durant le secours, une partie du système de freinage du train dépanné doit pouvoir être commandée via une interface ; pour satisfaire à cette exigence, il est permis d'utiliser la basse tension fournie par une batterie pour alimenter les circuits de contrôle du train dépanné.
- 4) Les performances de freinage du train dépanné doivent être évaluées par calcul dans ce mode d'exploitation spécifique, mais ne doivent pas forcément être identiques aux performances de freinage décrites au point 4.2.4.5.2. Les performances de freinage calculées et les conditions d'exploitation et de secours doivent faire partie de la documentation technique décrite au point 4.2.12.
- 5) La présente exigence ne s'applique pas aux unités exploitées dans une composition de train de moins de 200 tonnes (condition de charge « masse de conception en ordre de marche »).

#### 4.2.5 Éléments liés aux voyageurs

En trafic international, les véhicules destinés au transport de voyageurs doivent satisfaire aux exigences énoncées dans la PTU PMR pour couvrir des paramètres tels que :

La liste non exhaustive suivante fournit, à titre d'information uniquement, un aperçu des paramètres fondamentaux couverts par la STI PMR applicables aux unités destinées au transport de passagers :

- sièges, et notamment sièges prioritaires,
- espaces pour chaises roulantes,
- portes extérieures, dont dimensions, interface du système de commande avec les voyageurs,

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 66 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- portes intérieures, dont dimensions, interface du système de commande avec les voyageurs,
- toilettes,
- couloirs,
- éclairage,
- information de la clientèle,
- variations de hauteur du sol,
- mains courantes,
- places couchées accessibles en fauteuil roulant,
- position du marchepied pour l'accès au véhicule et sa sortie, dont les marches et l'équipement d'assistance pour la montée à bord.

Des exigences supplémentaires sont spécifiées ci-dessous au présent point 4.2.5.

#### 4.2.5.1 Équipements sanitaires

- 1) Si une unité est équipée d'un robinet, un panneau doit indiquer clairement que l'eau du robinet n'est pas potable, sauf si l'eau est fournie conformément à la directive 98/83/CE<sup>9</sup>, relative à la qualité des eaux destinées à la consommation humaine

, ou conformément à une réglementation de l'État partie prescrivant des conditions relatives à l'eau au moins équivalentes à celles de la directive susmentionnée.

- 2) Les équipements sanitaires (toilettes, douches, espace bar/restaurant) ne doivent rejeter aucune matière nuisible à la santé des personnes ou à l'environnement. Les rejets (c'est-à-dire l'eau traitée, à l'exception de l'eau savonneuse directement rejetée par les sanitaires) doivent être conformes aux directives ci-dessous

ou à une réglementation applicable dans l'État partie, prescrivant pour les matériaux rejetés des conditions au moins équivalentes à celles de la réglementation européenne en vigueur au titre de la directive-cadre sur l'eau :

- le contenu bactériologique de l'eau rejetée à partir des équipements sanitaires ne doit à aucun moment dépasser le niveau de contenu bactériologique pour les entérocoques intestinaux et *Escherichia coli* considéré « bon » dans la directive européenne 2006/7/CE relative à la gestion de la qualité des eaux de baignade<sup>10</sup>

ou dans une réglementation applicable dans l'État partie, prescrivant une valeur pour les bactéries susmentionnées inférieure ou équivalente au niveau fixé dans la directive susnommée ;

<sup>9</sup> JO L 330 du 5.12.1998, p. 32.

<sup>10</sup> JO L 64 du 4.3.2006, p.37.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 67 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- les processus de traitement ne doivent utiliser aucune substance identifiée à l'annexe I de la directive 2006/11/CE concernant la pollution causée par certaines substances dangereuses déversées dans le milieu aquatique de la Communauté<sup>11</sup>  
, ou dans la réglementation applicable | ,  
correspondante dans les États parties.

- 3) Afin de limiter la dispersion des liquides sur la voie, la vidange incontrôlée de tout sanitaire doit se faire vers le bas uniquement, sous le châssis de la caisse du véhicule et à moins de 0,7 mètre de l'axe médian (longitudinal) du véhicule.
- 4) Les informations suivantes doivent apparaître dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 :
  - la présence et le type de toilettes dans une unité,
  - les caractéristiques des substances de vidange et de rinçage autres que l'eau claire,
  - la nature du système de traitement des eaux vidangées et les normes utilisées pour évaluer leur conformité.

#### 4.2.5.2 Système de communication phonique

- 1) Le présent point s'applique à toutes les unités conçues pour transporter des voyageurs et pour tracter des trains de voyageurs.
- 2) Les trains doivent être équipés au minimum de moyens de communication audible :
  - pour des annonces aux voyageurs par le personnel de bord ;
  - pour le dialogue interne au personnel de bord, notamment entre le conducteur et les agents dans les espaces voyageurs (le cas échéant).
- 3) Les équipements doivent pouvoir rester en veille indépendamment de la source principale d'alimentation en énergie durant au moins trois heures. En mode veille, les équipements doivent pouvoir fonctionner à intervalles irréguliers pendant une période cumulée de 30 minutes.
- 4) Le système de communication doit être conçu de manière à faire fonctionner au moins la moitié des haut-parleurs (répartis dans l'ensemble du train) en cas de défaillance d'un des éléments de transmission. À défaut, un autre moyen d'information des voyageurs doit être disponible.
- 5) Les dispositions permettant aux voyageurs de contacter le personnel de bord sont décrites aux points 4.2.5.3 « Signal d'alarme » et 4.2.5.4 « Moyens de communication à disposition des voyageurs ».
- 6) Applicabilité aux unités destinées à une exploitation générale :

Seules les fonctionnalités importantes pour les caractéristiques de conception de l'unité (par exemple, présence d'une cabine, d'un système d'interface avec le personnel, etc.) sont prises en compte.

La transmission de signaux requise entre l'unité et la ou les autres unités accouplées d'un train pour le système de communication devant être disponible au niveau du train doit être dûment mise en œuvre et documentée, en tenant compte des aspects fonctionnels.

La présente PTU n'impose aucune solution technique concernant les interfaces physiques entre les unités.

<sup>11</sup> JO L 64 du 4.3.2006, p.52.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 68 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.5.3 Signal d'alarme

##### 4.2.5.3.1 Généralités

- 1) La présente clause s'applique à toutes les unités conçues pour transporter des voyageurs et pour tracter des trains de voyageurs.
- 2) Le signal d'alarme donne à quiconque dans le train la possibilité d'informer le conducteur d'un danger potentiel, et a des conséquences au niveau opérationnel lorsqu'il est activé (par exemple, déclenchement du freinage en l'absence de réaction du conducteur) ; le signal d'alarme est une fonction de sécurité dont les exigences, y compris les aspects de sécurité, sont établies dans la présente clause.

##### 4.2.5.3.2 Exigences relatives aux interfaces d'informations

- 1) À l'exception des toilettes et des intercirculations, chaque compartiment, chaque vestibule et chaque espace séparé réservé aux voyageurs doit posséder au moins un dispositif d'alarme parfaitement visible et indiqué permettant d'avertir le conducteur d'un danger potentiel.
- 2) Le dispositif d'alarme doit être conçu de manière que, une fois activé, il ne puisse pas être désactivé par les voyageurs.
- 3) Lors du déclenchement du signal d'alarme, des alarmes sonores et lumineuses doivent avertir le conducteur qu'une ou plusieurs alarmes ont été déclenchées.
- 4) La cabine de conduite doit être équipée d'un dispositif permettant au conducteur d'acquiescer le signal. Cet acquiescement doit être perceptible de l'endroit d'où provient le signal d'alarme, et mettre fin aux alarmes sonores dans la cabine de conduite.
- 5) À l'initiative du conducteur, une liaison de communication doit pouvoir être établie entre la cabine de conduite et les différents endroits d'où proviennent les signaux pour les unités destinées à fonctionner sans personnel à bord (autre que le conducteur). Pour les unités destinées à fonctionner avec du personnel à bord (autre que le conducteur), cette liaison de communication peut être établie entre la cabine de conduite et le personnel à bord.  
Le système doit permettre au conducteur de couper la liaison.
- 6) Un dispositif doit permettre au personnel de bord de réinitialiser le signal d'alarme.

##### 4.2.5.3.3 Exigences relatives à l'activation du frein par le signal d'alarme

- 1) Lorsque le train est à quai, ou lors de son départ du quai, l'activation du signal d'alarme doit entraîner l'activation immédiate du frein de service ou du frein d'urgence, et l'arrêt complet du train. Dans ce cas, le conducteur ne doit pas pouvoir annuler le freinage automatique enclenché par le signal d'alarme avant l'arrêt complet du train.
- 2) Dans les autres situations, 10 +/-1 secondes après l'activation du (premier) signal d'alarme, au moins un frein de service doit s'enclencher automatiquement, à moins que le signal d'alarme ne soit acquiescé par le conducteur durant ce laps de temps. Le conducteur doit pouvoir inhiber à tout moment une commande de freinage automatique envoyée par le signal d'alarme.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 69 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.5.3.4 Critères de définition du départ d'un train d'un quai

- 1) Le départ d'un train se définit comme la période de temps écoulée entre le moment où les portes passent de l'état « autorisées à l'ouverture » à l'état « fermées et verrouillées » et celui où le train a partiellement quitté le quai.
- 2) Ce moment doit être décelé à bord (fonction permettant la détection physique du quai ou sur la base de la vitesse ou de la distance, ou d'autres critères).
- 3) Pour les unités appelées à circuler sur des lignes équipées du système ETCS de contrôle-commande et de signalisation,

(y compris les informations « porte passagers » décrites dans l'annexe A, index 7, de la STI CCS<sup>12</sup>),

ce dispositif embarqué doit permettre de recevoir des informations relatives au quai.

#### 4.2.5.3.5 Exigences de sécurité

- 1) Dans le scénario « défaillance du système de signal d'alarme ayant pour effet d'empêcher un voyageur d'actionner le frein pour arrêter le train au moment où il quitte le quai », il doit être démontré que le risque est maîtrisé à un niveau acceptable étant donné que la défaillance de fonctionnement est susceptible d'aboutir directement à « un accident mortel et/ou une blessure grave ».
- 2) Dans le scénario « défaillance du système de signal d'alarme ayant pour effet d'empêcher le conducteur de recevoir des informations en cas de déclenchement du signal d'alarme », il doit être démontré que le risque est maîtrisé à un niveau acceptable étant donné que la défaillance de fonctionnement est susceptible d'aboutir directement à « un accident mortel et/ou une blessure grave ».
- 3) La démonstration de la conformité (procédure d'évaluation de la conformité) est décrite au point 6.2.3.5 de la présente PTU.

#### 4.2.5.3.6 Modes dégradés

- 1) Les unités équipées d'une cabine de conduite doivent être munies d'un dispositif permettant au personnel autorisé d'isoler le système de signal d'alarme.
- 2) Si le système de signal d'alarme ne fonctionne pas, que ce soit parce qu'il a été isolé intentionnellement par le personnel, qu'il a subi une avarie technique ou que l'unité a été couplée avec une unité non compatible, cette avarie doit être signalée en permanence au conducteur dans la cabine de conduite active, et l'enclenchement du signal d'alarme doit entraîner l'activation immédiate des freins.
- 3) Un train doté d'un système de signal d'alarme isolé ne répond pas aux exigences minimales de sécurité et d'interopérabilité définies dans la présente PTU et doit par conséquent être considéré comme étant en mode dégradé.

<sup>12</sup> Décision 2012/88/UE de la Commission du 25 janvier 2012 relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen [notifiée sous le numéro C(2012) 172 ; JO L 51, 23.2.2012, p. 1-65].

Décision 2012/696/UE de la Commission du 6 novembre 2012 modifiant la décision 2012/88/UE relative à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire transeuropéen [notifiée sous le numéro C(2012) 7325 ; JO L 51, 10.11.2012, p. 3-13].

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 70 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.5.3.7 *Applicabilité aux unités destinées à une exploitation générale*

- 1) Seules les fonctionnalités importantes pour les caractéristiques de conception de l'unité (par exemple, présence d'une cabine, d'un système d'interface avec le personnel, etc.) sont prises en compte.
- 2) La transmission de signaux requise entre l'unité et la ou les autres unités accouplées d'un train pour le système de signal d'alarme devant être disponible au niveau du train doit être mise en œuvre et documentée, en tenant compte des aspects fonctionnels décrits plus haut dans le présent point.
- 3) La présente PTU n'impose aucune solution technique concernant les interfaces physiques entre les unités.

#### 4.2.5.4 Moyens de communication à disposition des voyageurs

- 1) Le présent point s'applique à toutes les unités conçues pour transporter des voyageurs et pour tracter des trains de voyageurs.
- 2) Les unités destinées à fonctionner sans personnel à bord (autre que le conducteur) doivent être équipées d'un « dispositif de communication » permettant aux voyageurs d'informer une personne susceptible d'intervenir de manière appropriée.
- 3) Les exigences relatives à l'emplacement du dispositif de « demande d'assistance » sont celles qui s'appliquent au dispositif d'alarme tel que défini au point 4.2.5.3 « Signal d'alarme : exigences fonctionnelles ».
- 4) Une liaison de communication doit pouvoir être sollicitée par le voyageur. Le système doit permettre à la personne qui reçoit la communication (par exemple le conducteur) de couper la liaison.
- 5) La signalisation de l'interface du « dispositif de communication » aux voyageurs doit être harmonisée et munie de symboles visuels et tactiles, et un signal visuel et sonore doit indiquer que le système d'alarme a été actionné. Ces éléments doivent être conformes à la PTU PMR.

#### 6) *Applicabilité aux unités destinées à une exploitation générale :*

Seules les fonctionnalités importantes pour les caractéristiques de conception de l'unité (par exemple, présence d'une cabine, d'un système d'interface avec le personnel, etc.) sont prises en compte.

La transmission de signaux requise entre l'unité et la ou les autres unités accouplées d'un train pour le système de communication devant être disponible au niveau du train doit être dûment mise en œuvre et documentée, en tenant compte des aspects fonctionnels.

La présente PTU n'impose aucune solution technique concernant les interfaces physiques entre les unités.

#### 4.2.5.5 Portes extérieures : portes d'accès et de sortie du matériel roulant pour voyageurs

##### 4.2.5.5.1 *Généralités*

- 1) La présente clause s'applique à toutes les unités conçues pour transporter des voyageurs et pour tracter des trains de voyageurs.
- 2) Les portes destinées au personnel et aux marchandises font l'objet des points 4.2.2.8 et 4.2.9.1.2 de la présente PTU.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 71 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 3) Le contrôle des portes d'accès extérieures pour voyageurs est une fonction essentielle à la sécurité ; les exigences fonctionnelles et de sécurité formulées au présent point sont nécessaires pour garantir le niveau de sécurité requis.

#### 4.2.5.5.2 Terminologie

- 1) Dans le cadre du présent point, une « porte » est une porte d'accès extérieure pour voyageurs (avec un ou plusieurs vantaux), permettant principalement aux voyageurs d'entrer dans l'unité et d'en sortir.
- 2) Une « porte verrouillée » est une porte maintenue fermée par un dispositif mécanique de verrouillage.
- 3) Une « porte condamnée » est immobilisée en position fermée par un organe mécanique à commande manuelle.
- 4) Une « porte autorisée à l'ouverture » est une porte pouvant être ouverte via le dispositif local ou centralisé (le cas échéant) de commande de la porte.
- 5) Aux fins du présent point, un train est considéré à l'arrêt lorsqu'il a ralenti jusqu'à une vitesse de 3 km/h ou moins.
- 6) Aux fins du présent point, « le personnel de bord » désigne un membre du personnel de bord chargé de vérifier les portes d'accès ; il s'agit du conducteur ou d'un autre membre du personnel de bord.

#### 4.2.5.5.3 Fermeture et verrouillage des portes

- 1) Le dispositif de commande de la porte doit permettre au personnel du train de commander la fermeture et le verrouillage des portes avant le départ du train.
- 2) Lorsqu'un marchepied amovible doit être rétracté, la séquence de fermeture doit inclure le mouvement du marchepied en position rétractée.
- 3) Lorsque la fermeture et le verrouillage centralisés d'une porte sont activés par commande locale, via un dispositif adjacent à la porte, cette porte peut rester ouverte pendant que les autres portes se ferment et se verrouillent. Le dispositif de commande de la porte doit permettre au personnel de bord de fermer et de verrouiller cette porte avant le départ du train.
- 4) Les portes doivent rester fermées et verrouillées jusqu'à ce qu'elles soient autorisées à l'ouverture conformément au point 4.2.5.5.6 « Ouverture des portes ». En cas de coupure de l'alimentation électrique des commandes de porte, les portes doivent être maintenues verrouillées par le dispositif de verrouillage.

Remarque sur les paragraphes 1 à 4 : voir le point 4.2.2.3.2 de la PTU PMR en ce qui concerne le signal d'avertissement déclenché lors de la fermeture de la porte.

#### **Détection des obstacles obstruant le mécanisme de la porte**

- 5) Les portes d'accès extérieures pour voyageurs doivent intégrer des dispositifs de détection de présence lors de la fermeture (par exemple, un voyageur). La présence d'une personne entraîne l'arrêt automatique de la fermeture de la porte, qui reste libre pendant un laps de temps limité ou se rouvre. Le système doit être assez sensible pour détecter la présence d'un obstacle, conformément au point 5.2.1.4.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 32, et exercer sur celui-ci une force maximale conforme au point 5.2.1.4.2.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 32.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 72 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.5.5.4 Condamnation d'une porte

- 1) Un dispositif manuel doit permettre (au personnel de bord ou aux équipes de maintenance) de condamner une porte.
- 2) La condamnation d'une porte doit :
  - interdire l'ouverture de la porte à réception d'une commande d'ouverture,
  - verrouiller la porte mécaniquement en position fermée,
  - indiquer l'état du dispositif de condamnation,
  - shunter le « système de vérification de fermeture des portes ».

#### 4.2.5.5.5 Information à disposition du personnel de bord

- 1) Un système adéquat de vérification de la fermeture des portes doit permettre au personnel de bord de vérifier à tout moment si toutes les portes sont correctement fermées et verrouillées.
- 2) Si une ou plusieurs portes ne sont pas verrouillées, le personnel de bord doit en être continuellement informé.
- 3) Tout défaut de fermeture et/ou de verrouillage des portes doit être indiqué au personnel de bord.
- 4) Le personnel de bord doit être averti par alarme lumineuse et sonore en cas d'ouverture de secours d'une ou plusieurs portes.
- 5) Une « porte condamnée » peut être shuntée par le « système de vérification de la fermeture des portes ».

#### 4.2.5.5.6 Ouverture des portes

- 1) Un train doit être équipé de dispositifs d'autorisation d'ouverture permettant au personnel de bord ou au système de commande automatique synchronisé sur l'arrivée à quai d'autoriser l'ouverture des portes séparément de chaque côté ; cette autorisation d'ouverture des portes permet aux voyageurs, ou au système centralisé d'ouverture s'il existe, de les ouvrir une fois le train à l'arrêt.
- 2) Pour les unités appelées à circuler sur des lignes équipées du système ETCS de contrôle-commande et de signalisation,

(y compris les informations « porte passagers » décrites dans l'annexe A, index 7, de la STI CCS),

ce dispositif de commande d'ouverture de la porte doit permettre de recevoir des informations relatives au quai.

- 3) Chaque porte doit être équipée d'une commande d'ouverture locale ou d'un dispositif d'ouverture accessible aux voyageurs de l'extérieur ou de l'intérieur du véhicule.
- 4) Lorsqu'un marchepied amovible doit être déployé, la séquence d'ouverture doit inclure le mouvement du marchepied en position déployée.

Remarque : voir le point 4.2.2.3.2 de la PTU PMR en ce qui concerne le signal d'avertissement déclenché lors de l'ouverture de la porte.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 73 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.5.5.7 *Interverrouillage des portes et de la traction*

- 1) Les efforts de traction ne doivent être appliqués que lorsque toutes les portes sont fermées et verrouillées. Cette fonction doit être assurée par un système d'inhibition automatique de la traction. Ce système doit interdire tout effort de traction tant que toutes les portes ne sont pas fermées et verrouillées.
- 2) Il doit également pouvoir être inhibé manuellement, pour permettre au conducteur de mettre le train en marche dans des cas exceptionnels, même lorsqu'il reste des portes ouvertes ou déverrouillées.

#### 4.2.5.5.8 *Exigences de sécurité pour les points 4.2.5.5.2 à 4.2.5.5.7*

- 1) Dans le scénario « une porte est déverrouillée (et le personnel de bord n'en est pas correctement informé) ou est relâchée ou ouverte de manière inappropriée (par exemple, du mauvais côté du train ou alors que le train circule) », il doit être démontré que le risque est maîtrisé à un niveau acceptable, sachant que la défaillance de fonctionnement est susceptible d'aboutir directement à :
  - « un accident mortel et/ou des blessures graves » pour les unités dans lesquelles les voyageurs ne sont pas censés rester debout à proximité des portes (train longue distance), ou à
  - « un accident mortel et/ou une blessure grave » pour les unités dans lesquelles certains voyageurs restent debout à proximité des portes en conditions d'exploitation normale.
- 2) Dans le scénario « plusieurs portes sont déverrouillées (et le personnel de bord n'en est pas correctement informé) ou sont relâchées ou ouvertes de manière inappropriée (par exemple, du mauvais côté du train ou alors que le train circule) », il doit être démontré que le risque est maîtrisé à un niveau acceptable, sachant que la défaillance de fonctionnement est susceptible d'aboutir directement à :
  - « un accident mortel et/ou des blessures graves » pour les unités dans lesquelles les voyageurs ne sont pas censés rester debout à proximité des portes (train longue distance), ou à
  - « des accidents mortels et/ou des blessures graves » pour les unités dans lesquelles certains voyageurs restent debout à proximité des portes en conditions d'exploitation normale.
- 3) La démonstration de la conformité (procédure d'évaluation de la conformité) est décrite au point 6.2.3.5 de la présente PTU.

#### 4.2.5.5.9 *Ouverture de secours des portes*

##### **Ouverture de secours des portes intérieures :**

- 1) Chaque porte doit être équipée d'un dispositif individuel interne d'ouverture de secours accessible aux voyageurs, permettant à la porte de s'ouvrir en cas d'urgence ; ce dispositif doit être actif à des vitesses inférieures à 10 km/h.
- 2) Ce dispositif peut être actif à n'importe quelle vitesse (indépendant de tout signal de vitesse). Dans ce cas, l'actionnement de ce dispositif doit nécessiter au moins deux actions successives.
- 3) Il n'est pas nécessaire que ce dispositif ait un effet sur « une porte condamnée ». Dans ce cas, la porte peut d'abord être déverrouillée.

##### **Exigence de sécurité :**

- 4) Dans le scénario « défaillance dans le dispositif interne d'ouverture de secours de deux portes adjacentes le long d'un couloir de déplacement (défini au point 4.2.10.5 de la présente PTU), le système d'ouverture

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 74 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

de secours des autres portes restant accessible », il doit être démontré que le risque est maîtrisé à un niveau acceptable, sachant que la défaillance de fonctionnement est susceptible d’aboutir directement à « un accident mortel et/ou une blessure grave ».

La démonstration de la conformité (procédure d’évaluation de la conformité) est décrite au point 6.2.3.5 de la présente PTU.

#### **Ouverture de secours des portes depuis l’extérieur :**

- 5) Chaque porte doit être équipée d’un dispositif individuel externe d’ouverture de secours, accessible pour le personnel de secours, permettant d’ouvrir la porte en cas d’urgence. Il n’est pas nécessaire que ce dispositif ait un effet sur « une porte condamnée ». Dans ce cas, la porte doit d’abord être déverrouillée.

#### **Ouverture manuelle des portes :**

- 6) Pour ouvrir manuellement les portes, la force exercée doit être conforme à la spécification mentionnée à l’appendice J-1, index 33.

#### *4.2.5.5.10 Applicabilité aux unités destinées à une exploitation générale*

- 1) Seules les fonctionnalités importantes pour les caractéristiques de conception de l’unité (par exemple, présence d’une cabine, d’un système d’interface avec le personnel, etc.) sont prises en compte.
- 2) La transmission de signaux requise entre l’unité et la ou les autres unités accouplées d’un train pour le système de portes devant être disponible au niveau du train doit être dûment mise en œuvre et documentée, en tenant compte des aspects fonctionnels.
- 3) La présente PTU n’impose aucune solution technique concernant les interfaces physiques entre les unités.

#### *4.2.5.6 Description du système de portes extérieures*

- 1) Les unités équipées de portes utilisées par les voyageurs pour entrer dans le train ou en sortir doivent satisfaire aux exigences suivantes :
- 2) Les portes doivent être équipées de fenêtres transparentes permettant aux voyageurs de détecter la présence d’un quai.
- 3) La surface extérieure des voitures de voyageurs doit empêcher quiconque de s’accrocher au train une fois les portes fermées et verrouillées.
- 4) Par mesure de prévention, les portes d’accès ne doivent comporter aucune poignée extérieure, ou être équipées de poignées impossibles à saisir une fois les portes fermées.
- 5) Les mains courantes et poignées doivent être fixées de manière à résister aux efforts prévus en conditions d’exploitation normale.

#### *4.2.5.7 Portes d’intercirculation*

- 1) Le présent point s’applique à toutes les unités conçues pour le transport de voyageurs.
- 2) Les unités équipées de portes d’intercirculation à leurs extrémités (ou aux extrémités des voitures) doivent être équipées d’une commande de verrouillage (par exemple, lorsque la porte n’est pas reliée à une autre unité ou voiture via une intercirculation, etc.).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 75 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.5.8 Qualité de l'air intérieur

- 1) La quantité et la qualité de l'air insufflé dans les espaces réservés aux voyageurs et/ou au personnel de bord ne doivent pas induire de risques sanitaires supplémentaires par rapport aux risques inhérents à la qualité de l'air extérieur. Il convient à cet effet de se conformer aux exigences énoncées ci-après.

Un système d'aération doit permettre de maintenir un niveau de CO<sub>2</sub> acceptable dans ces espaces en conditions d'exploitation normale.

- 2) Le niveau de CO<sub>2</sub> ne doit pas dépasser 5 000 ppm dans toutes les conditions d'exploitation, sauf dans les 2 cas ci-dessous :

- En cas de panne du système d'aération, à la suite d'une coupure électrique ou à une panne du système lui-même, une mesure de secours doit être prévue pour alimenter en air extérieur les espaces réservés aux voyageurs et au personnel.

Si cette mesure de secours s'appuie sur un système d'aération forcée alimenté par batteries, la durée pendant laquelle le niveau de CO<sub>2</sub> restera sous les 10 000 ppm doit être déterminée, en supposant une charge en voyageurs déduite de la condition de charge « masse de conception en charge normale ».

La procédure d'évaluation de la conformité est définie au point 6.2.3.12.

Cette durée ne doit pas être inférieure à 30 minutes.

La durée doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.

- En cas d'arrêt ou de fermeture de tous les moyens d'aération externe, ou d'arrêt du système de climatisation, pour protéger les voyageurs contre les fumées provenant de l'extérieur, en particulier dans les tunnels, et en cas d'incendie, tel que cela est décrit au point 4.2.10.4.2.

#### 4.2.5.9 Vitres latérales des caisses des véhicules

- 1) Si des vitres latérales des caisses des véhicules peuvent être ouvertes par les voyageurs et ne peuvent pas être verrouillées par le personnel de bord, la taille de l'ouverture doit se limiter à des dimensions ne permettant pas d'y faire passer un objet circulaire de 10 cm de diamètre.

### 4.2.6 Conditions environnementales et effets aérodynamiques

#### 4.2.6.1 Conditions environnementales – généralités

- 1) On appelle conditions environnementales les conditions physiques, chimiques ou biologiques externes à un produit, et auxquelles est exposé ce produit.
- 2) Les conditions environnementales auxquelles le matériel roulant est exposé influencent la conception du matériel roulant, ainsi que celle de ses constituants.
- 3) Les paramètres environnementaux sont décrits aux points ci-après ; pour chaque paramètre environnemental est définie une plage nominale, la plus courante en Europe, formant la base du matériel roulant interopérable.
- 4) Pour certains paramètres environnementaux, d'autres plages différentes de la plage nominale sont définies ; le cas échéant, la plage adéquate doit être choisie pour la conception du matériel roulant.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 76 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Concernant les fonctions identifiées dans les points ci-dessous, les dispositions de conception et/ou d'essais adoptées afin de garantir que le matériel roulant satisfait aux exigences de la présente PTU pour la plage choisie doivent apparaître dans la documentation technique.

- 5) La ou les plages choisies, caractéristiques du matériel roulant, doivent être consignées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.
- 6) En fonction des plages choisies et des dispositions prises (décrites dans la documentation technique), la mise en place de règles d'exploitation spécifiques peut s'avérer nécessaire pour garantir la compatibilité technique entre le matériel roulant et les conditions environnementales susceptibles d'être rencontrées sur certaines parties du réseau.

En particulier, des règles d'exploitation spécifiques sont nécessaires pour couvrir le cas où le matériel roulant est exploité sur une ligne où, à certaines périodes de l'année, la plage nominale utilisée pour la conception du matériel roulant est dépassée.

- 7) Les plages qui divergent de la plage nominale et qui doivent être sélectionnées de manière à éviter toute règle d'exploitation restrictive relativement à une zone géographique ou à des conditions climatiques particulières sont spécifiées par les États parties et répertoriées au point 7.4 de la présente PTU.

#### 4.2.6.1.1 *Température*

- 1) Le matériel roulant doit satisfaire aux exigences de la présente PTU dans une (ou plusieurs) des plages de température suivantes : T1 (-25 °C à +40 °C ; nominale), ou T2 (-40 °C à +35 °C) ou T3 (-25 °C à +45 °C) conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 34.
- 2) Les plages de température sélectionnées doivent être consignées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.
- 3) La température à prendre en considération pour la conception des constituants du matériel roulant doit tenir compte de l'intégration de ces constituants dans le matériel roulant.

#### 4.2.6.1.2 *Neige, glace et grêle*

- 1) Le matériel roulant doit satisfaire aux exigences de la présente PTU pour les conditions de neige, de glace et de grêle définies dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 35, qui correspondent à la plage nominale.
- 2) L'effet de la neige, de la glace et de la grêle à prendre en considération pour la conception des constituants du matériel roulant doit tenir compte de l'intégration de ces constituants dans le matériel roulant.
- 3) Lorsque des conditions de « neige, glace et grêle » plus extrêmes sont retenues, le matériel roulant et ses constituants doivent être conçus de manière à satisfaire aux exigences de la présente PTU pour les scénarios suivants :
  - neige poudreuse (neige légère de faible teneur équivalente en eau) recouvrant la voie uniformément jusqu'à 80 cm au-dessus du rail,
  - neige poudreuse ou grosses chutes de neige légère de faible teneur équivalente en eau,
  - gradient de température, variations de température et d'humidité au cours d'un même trajet provoquant l'apparition de glace sur le matériel roulant,

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 77 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- effet combiné avec des températures basses compte tenu de la zone climatique définie au point 4.2.6.1.1.

4) Compte tenu du point 4.2.6.1.1 « Zone climatique T2 » et du présent point 4.2.6.1.2 « Conditions extrêmes de neige, de glace et de grêle » de la présente PTU, les dispositions prises pour satisfaire aux exigences de conditions extrêmes de la présente PTU, et notamment les dispositions de conception et/ou d'essais requises pour les exigences suivantes, doivent être identifiées et vérifiées :

- Chasse-obstacles défini au point 4.2.2.5 de la présente PTU : en plus, capacité à déneiger devant le train.

La neige doit être considérée comme un obstacle à dégager à l'aide du chasse-obstacles ; les exigences suivantes sont définies au point 4.2.2.5 (par référence à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 36) :

*« Le chasse-obstacles doit présenter une taille suffisante pour dévier les obstacles en dehors du passage du bogie. Il doit représenter une structure continue, conçue pour ne pas dévier les objets vers le haut ou vers le bas. Dans des conditions d'exploitation normale, le bord inférieur du chasse-obstacles doit être aussi proche du rail que les mouvements du véhicule et le gabarit le permettent.*

*Dans une vue en plan, il convient que le chasse-obstacles ait un profil en "V" avec un angle limité à 160°. Il peut être conçu avec une géométrie compatible pour son utilisation comme chasse-neige. »*

Les efforts spécifiés au point 4.2.2.5 de la présente PTU sont jugés suffisants pour déneiger.

- Organes de roulement tels que définis au point 4.2.3.5 de la présente PTU : en supposant une accumulation de neige et la formation de glace, et les conséquences possibles sur la stabilité du train et ses performances de freinage.
- Fonctionnement du freinage et alimentation en énergie de freinage tels que définis au point 4.2.4 de la présente PTU.
- Signalisation de la présence du train conformément au point 4.2.7.2 de la présente PTU.
- Offrir une bonne visibilité de la voie depuis la cabine de tête, conformément aux points 4.2.7.1.1 « Feux avant » et 4.2.9.1.3.1 « Visibilité avant » de la présente PTU, grâce aux équipements du pare-brise définis au point 4.2.9.2 « Fonctionnement ».
- Maintenir un niveau de confort acceptable dans la cabine de conduite, conformément au point 4.2.9.1.7 de la présente PTU.

5) La plage choisie pour les conditions de « neige, glace et grêle » (nominale ou extrême) et les dispositions adoptées doivent être documentées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2 de la présente PTU.

#### 4.2.6.2 Effets aérodynamiques

- 1) Les exigences du présent point s'appliquent à tout le matériel roulant. Pour le matériel appelé à circuler sur des voies ayant un écartement de 1 520 mm et de 1 600 mm, lorsque la vitesse maximale est supérieure aux limites visées aux points 4.2.6.2.1 à 4.2.6.2.5, la procédure relative aux solutions innovantes s'applique.
- 2) Le passage d'un train provoque un écoulement turbulent avec des variations de pression et de vitesse d'air. Ces variations de pression et de vitesse d'écoulement agissent non seulement sur les personnes, les objets et les constructions situées en bord de voie, mais également sur le matériel roulant (par exemple,

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 78 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

la charge aérodynamique sur la structure du véhicule, la secousse des équipements) et doivent être prises en compte dans la conception du matériel roulant.

- 3) Les effets combinés de la vitesse du train et de la vitesse d'écoulement de l'air provoquent un moment de roulis aérodynamique qui peut compromettre la stabilité du train.

#### 4.2.6.2.1 Effets de souffle sur les voyageurs à quai et sur les travailleurs en bord de voie

- 1) Pendant leur passage, les unités dont la vitesse maximale de conception est  $v_{tr,max} > 160$  km/h, circulant en plein air à une vitesse de référence  $v_{tr,ref}$  ne doivent pas provoquer, à chaque point de mesure visé au point 4.2.2.1 et dans le tableau 5 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 108, de déplacement d'air d'une vitesse supérieure à la valeur  $u_{95\%,max}$  visée dans le tableau 5 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 108.
- 2) Pour les unités destinées à circuler sur les réseaux ayant un écartement de 1 524 mm et de 1 668 mm, les valeurs correspondantes du tableau 4 en relation avec les paramètres de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 108 doivent être appliquées.

Tableau 4 : Critères servant à établir les limites

Écartement de voie (mm)	Vitesse maximale de conception $v_{tr,max}$ (km/h)	Point de mesure		Vitesse de l'air maximale admissible en bord de voie [valeurs limites pour $u_{95\%,max}$ (m/s)]	Vitesse de référence $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Mesure réalisée à la hauteur correspondant à la surface supérieure du rail	Mesure réalisée à une certaine distance de l'axe de la voie		
1 524	$160 < v_{tr,max} < 250$	0,2 m	3,0 m	22,5	Vitesse de conception maximale
		1,4 m	3,0 m	18	200 km/h ou vitesse maximale de conception, la moins élevée étant retenue
1 668	$160 < v_{tr,max} < 250$	0,2 m	3,1 m	20	Vitesse de conception maximale
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h ou vitesse maximale de conception, la moins élevée étant retenue
	$250 \leq v_{tr,max}$	0,2 m	3,1 m	22	300 km/h ou vitesse

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 79 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

					maximale de conception, la moins élevée étant retenue
		1,4 m	3,1 m	15,5	200 km/h

- 3) La composition du train à soumettre à l'essai pour les unités en compositions fixes/prédéfinies et les unités évaluées en vue d'une exploitation générale est spécifiée aux points 4.2.2.2 et 4.2.2.4 respectivement de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 108. Les unités uniques équipées d'une cabine de conduite doivent être testées dans une composition conforme aux exigences énoncées au point 4.2.2.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 108.
- 4) La procédure d'évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.13 de la présente PTU.

#### 4.2.6.2.2 Variation de pression en tête de train

- 1) Le croisement de deux trains génère un effort aérodynamique sur chacun d'eux. L'exigence relative à la variation de pression en tête de train en plein air permet de définir une charge aérodynamique limite induite par le matériel roulant en plein air en supposant un entraxe pour la voie sur laquelle le train est destiné à circuler.

L'entraxe dépend de la vitesse et du gabarit de la ligne. Les valeurs minimales de l'entraxe qui dépendent de la vitesse et du gabarit sont définies dans la PTU Infrastructure.

- 2) Les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure à 160 km/h, circulant en plein air à leur vitesse de référence  $v_{tr,ref}$  sur une voie ayant un écartement de 1 435 mm, ne doivent pas provoquer une variation de pression crête à crête supérieure à la variation de pression maximale admissible fixée dans le tableau 2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 109, mesurée aux points de mesure indiqués au point 4.1.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 109.
- 3) Pour les unités destinées à circuler sur les réseaux d'écartement 1 524 mm et 1 668 mm, les valeurs correspondantes du tableau 4 bis en relation avec les paramètres de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 109, doivent être appliquées.

Table 4 bis : Critères servant à établir les limites

Écartement de voie (mm)	Vitesse maximale de conception $v_{tr,max}$ (km/h)	Point de mesure		Variation de pression maximale admissible ( $\Delta p_{95\%,max}$ )	Vitesse de référence $v_{tr,ref}$ (km/h)
		Mesure réalisée à la hauteur correspondant à la surface supérieure du rail	Mesure réalisée à une certaine distance de l'axe de la voie		
1 524	$160 < v_{tr,max} < 250$	entre 1,5 m et 3,0 m	2,5 m	1 600 Pa	Vitesse de conception maximale

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 80 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

1 668	$160 < v_{tr,max} < 250$	entre 1,5 m et 3,0 m	2,6 m	800 Pa	Vitesse de conception maximale
	$250 \leq v_{tr,max}$	entre 1,5 m et 3,0 m	2,6 m	800 Pa	250 km/h

- 4) La composition à soumettre à l'essai est spécifiée ci-dessous pour différents types de matériel roulant :
- Unité évaluée en composition fixe ou prédéfinie.
    - Unité unique de la composition fixe ou toute configuration de la composition prédéfinie.
  - Unité évaluée en vue d'une exploitation générale (composition de train non définie en phase de conception)
    - Les unités équipées d'une cabine de conduite doivent être évaluées seules.
    - Autres unités : exigence sans objet.
- 5) La procédure d'évaluation de la conformité est décrite au point 6.2.3.14 de la présente PTU.

#### 4.2.6.2.3 Variations de pression maximales en tunnel

- 1) Les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 200 km/h doivent être conçues de manière aérodynamique, de sorte à satisfaire l'exigence relative à la variation de pression caractéristique applicable à un train isolé dans un tunnel tubulaire non incliné (sans puits, etc.), pour une combinaison de vitesse et une coupe transversale du tunnel données (scénario de référence). Les exigences sont indiquées dans le tableau 5.

*Tableau 5 : Exigences applicables à une unité lors du passage d'un train isolé dans un tunnel tubulaire non incliné*

	Scénario de référence		Critères pour le scénario de référence		
	$V_{tr}$	$A_{tu}$	$\Delta p_N$	$\Delta p_{N+\Delta p_{Fr}}$	$\Delta p_{N+\Delta p_{Fr}+\Delta p_T}$
< 250 km/h	200 km/h	53,6 m <sup>2</sup>	$\leq 1\ 750$ Pa	$\leq 3\ 000$ Pa	$\leq 3\ 700$ Pa
$\geq 250$ km/h	250 km/h	63,0 m <sup>2</sup>	$\leq 1\ 600$ Pa	$\leq 3\ 000$ Pa	$\leq 4\ 100$ Pa

Où  $v_{tr}$  est la vitesse du train et  $A_{tu}$  est la surface de la section transversale du tunnel.

- 2) La composition à soumettre à l'essai est spécifiée ci-dessous pour différents types de matériel roulant :
- Unité évaluée en composition fixe ou prédéfinie : l'évaluation est effectuée avec la longueur maximale du train (comprenant l'exploitation multiple des rames).
  - Unité évaluée en vue d'une exploitation générale (composition de train non définie en phase de conception) et équipée d'une cabine de conduite : deux compositions de train arbitraires d'une longueur minimale de 150 m ; l'une avec l'unité en tête de train et l'autre avec l'unité en queue de train.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 81 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- Autres unités (voitures de voyageurs en vue d'une exploitation générale) : sur la base d'une composition de train d'au moins 400 m.

- 3) La procédure d'évaluation de la conformité, y compris la définition des paramètres mentionnés ci-dessus, est décrite au point 6.2.3.15 de la présente PTU.

#### 4.2.6.2.4 Vent traversier

- 1) Cette exigence s'applique aux unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure à 140 km/h.
- 2) Pour les unités dont la vitesse maximale de conception est comprise entre 140 km/h et 250 km/h, la courbe du vent caractéristique du véhicule le plus sensible est déterminée conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 37 puis consignée dans le dossier technique, conformément au point 4.2.12.
- 3) Pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h, les effets du vent traversier doivent être évalués conformément à l'une des méthodes suivantes :
  - a) déterminés conformément à la spécification du point 4.2.6.3 de la STI MR GV 2008<sup>13</sup> ;
  - b) déterminés par la méthode d'évaluation de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 37. La courbe caractéristique du vent qui en résulte pour le véhicule le plus sensible de l'unité évaluée doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.

#### 4.2.6.2.5 Effet aérodynamique sur des voies ballastées

- 1) La présente exigence s'applique aux unités de vitesse de conception maximale supérieure ou égale à 250 km/h.
- 2) L'exigence de l'effet aérodynamique des trains sur les voies ballastées afin de limiter les risques induits par la projection de ballast (envol de ballast) est un point ouvert.

### 4.2.7 Feux extérieurs et signaux d'avertissement sonores et lumineux

#### 4.2.7.1 Signalisation extérieure lumineuse

- 1) La couleur verte ne doit pas être utilisée dans la conception des feux ou éclairages extérieurs ; la présente exigence permet d'éviter toute confusion avec la signalisation fixe.
- 2) Cette exigence ne s'applique pas à l'éclairage des boutons-poussoirs qui commandent les portes voyageurs dont l'intensité lumineuse ne dépasse pas 100 cd (ne restent pas allumés de façon continue).

##### 4.2.7.1.1 Feux avant

- 1) Le présent point s'applique aux unités équipées d'une cabine de conduite.
- 2) Deux feux avant blancs doivent être présents à l'extrémité avant du train afin d'offrir une bonne visibilité au conducteur.
- 3) Les feux avant doivent être disposés :

<sup>13</sup> Décision de la Commission n° 2008/232/EC du 21 février 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse [notifiée sous le numéro C(2008) 648 ; JO L 84, 26.3.2008, p.132-392].

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b>		PTU LOC&PAS Page 82 sur 239
	<b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		
Status : <b>adoptée</b>		Original : EN	Date : 22.6.2021

- à la même hauteur au-dessus du niveau des rails, avec leurs centres situés entre 1 500 et 2 000 mm au-dessus du niveau des rails,
- symétriquement par rapport à la ligne médiane des rails, et avec un écart entre leurs centres d'au moins 1 000 mm.

- 4) La couleur des feux avant doit satisfaire aux exigences du point 5.3.3, tableau 1, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 38.
- 5) Les feux avant doivent fournir deux niveaux d'intensité lumineuse : « feu avant atténué » et « pleins feux avant ».
 

Pour le « feu avant atténué », l'intensité lumineuse des feux mesurée le long de l'axe optique du feu doit être conforme aux valeurs spécifiées au point 5.3.4, tableau 2, première ligne, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 38.

Pour les « pleins feux avant », l'intensité lumineuse minimale des feux mesurée le long de l'axe optique du feu doit être conforme aux valeurs spécifiées au point 5.3.4, tableau 2 première ligne, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 38.
- 6) Les feux avant doivent être pourvus de moyens d'aligner et d'ajuster leur axe optique au moment de leur installation sur l'unité conformément au point 5.3.5, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 38, devant être utilisé au cours des activités de maintenance.
- 7) Des feux avant supplémentaires peuvent être prévus (par exemple des feux avant supérieurs). Ces feux avant supplémentaires doivent satisfaire à l'exigence relative à la couleur des feux, spécifiée ci-dessus au présent point.

Remarque : Les feux avant supplémentaires ne sont pas obligatoires ; leur utilisation au niveau de l'exploitation peut faire l'objet de restrictions.

#### 4.2.7.1.2 Feux de position

- 1) Le présent point s'applique aux unités équipées d'une cabine de conduite.
- 2) Trois feux de position blancs doivent être présents à l'extrémité avant du train, afin de signaler la présence du train de manière visuelle.
- 3) Deux feux de position inférieurs doivent être disposés :
  - à la même hauteur au-dessus du niveau des rails, avec leurs centres situés entre 1 500 et 2 000 mm au-dessus du niveau des rails.
  - symétriquement par rapport à la ligne médiane des rails, et avec un écart entre leurs centres d'au moins 1 000 mm.
- 4) Le troisième feu de position doit être disposé à égale distance des deux autres, et en être séparé en hauteur d'au moins 600 mm.
- 5) Il est permis d'utiliser les mêmes composants pour les feux avant et les feux de position.
- 6) La couleur des feux de position doit satisfaire aux exigences du point 5.4.3.1, tableau 4, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 39.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 83 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 7) La distribution spectrale de la lumière des feux de position doit satisfaire aux exigences du point 5.4.3.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 39.
- 8) L'intensité lumineuse des feux de position doit satisfaire aux exigences du point 5.4.4, tableau 6, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 39.

#### 4.2.7.1.3 Feux arrière

- 1) Deux feux arrière rouges doivent être présents à l'extrémité arrière du train, afin de signaler la présence du train de manière visuelle.
- 2) Les unités évaluées en vue d'une exploitation générale et qui ne disposent pas d'une cabine de conduite peuvent être équipées de feux de type « lampe portative » ; dans ce cas, le type de lampe portative à utiliser doit être conforme à l'appendice E de la PTU Wagons ; leur fonction doit être vérifiée par examen de conception et essai de type au niveau du composant (constituant d'interopérabilité « feu arrière portatif »). La fourniture de ces lampes portatives n'est cependant pas exigée.
- 3) Les feux arrière doivent être disposés :
  - à la même hauteur au-dessus du niveau des rails, avec leurs centres situés entre 1 500 et 2 000 mm au-dessus du niveau des rails.
  - symétriquement par rapport à la ligne médiane des rails, et avec un écart entre leurs centres d'au moins 1 000 mm.
- 4) La couleur des feux arrière doit satisfaire aux exigences du point 5.5.34, tableau 7, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 40.
- 5) L'intensité lumineuse des feux de position doit satisfaire aux exigences du point 5.5.4, tableau 8, de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 40.

#### 4.2.7.1.4 Commande des feux

- 1) La présente clause s'applique aux unités équipées d'une cabine de conduite.
- 2) Le conducteur doit pouvoir commander :
  - les feux avant, de position et arrière à partir de la position normale de conduite,
  - les feux arrière à partir de la cabine.

Le pilotage des feux peut faire appel à une seule commande, ou à une combinaison de commandes.

Remarque : Les lumières ne devraient être utilisées en vue d'informer d'une situation d'urgence (règle d'exploitation, voir la STI OPE) qu'au moyen des feux avant, en mode clignotant.

#### 4.2.7.2 Avertisseur sonore

##### 4.2.7.2.1 Généralités

- 1) La présente clause s'applique aux engins équipés d'une cabine de conduite.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 84 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Les trains doivent être équipés d'avertisseurs sonores afin de signaler leur présence de manière audible.
- 3) Les tonalités des avertisseurs sonores doivent être reconnaissables comme provenant d'un train, et se distinguer des avertisseurs utilisés dans le transport routier, dans les usines ou d'autres avertisseurs répandus. L'activation de l'avertisseur sonore doit entraîner l'émission d'au moins une des notes distinctes suivantes :
  - première note : la fréquence fondamentale de cette note émise séparément doit être  $660 \text{ Hz} \pm 30 \text{ Hz}$  (note aiguë),
  - seconde note : la fréquence fondamentale de cette note émise séparément doit être  $370 \text{ Hz} \pm 20 \text{ Hz}$  (note grave).
- 4) Au cas où des avertisseurs sonores autres que ceux mentionnés ci-dessus (séparément ou ensemble) sont prévus à titre facultatif, leur niveau de pression acoustique ne doit pas dépasser les valeurs indiquées ci-dessous au point 4.2.7.2.2.

Remarque sur les paragraphes 1 à 4 : Leur utilisation au niveau de l'exploitation peut faire l'objet de restrictions.

#### 4.2.7.2.2 Niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore

- 1) Le niveau de pression acoustique pondérée C produit par chaque son émis séparément (ou simultanément si l'avertisseur est conçu pour émettre les sons simultanément sous forme d'accord) installé sur l'unité doit être conforme à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 41.
- 2) La procédure d'évaluation de la conformité est spécifiée au point 6.2.3.17.

#### 4.2.7.2.3 Protection

- 1) Les avertisseurs sonores et leurs systèmes de commande doivent être protégés, dans la mesure où leur conception le permet, des impacts d'objets en suspension tels que débris, poussières, neige, grêle ou oiseaux, et des blocages qui peuvent en résulter.

#### 4.2.7.2.4 Commande de l'avertisseur sonore

- 1) Le conducteur doit pouvoir faire retentir l'avertisseur sonore à partir de n'importe quelle position de conduite spécifiée au point 4.2.9 de la présente PTU.

### 4.2.8 Traction et équipement électrique

#### 4.2.8.1 Performances de traction

##### 4.2.8.1.1 Généralités

- 1) Le but du système de traction est de pouvoir faire circuler le train à différentes vitesses, et jusqu'à sa vitesse maximale de service. Les principaux facteurs qui influencent les performances de traction d'un train sont sa puissance de traction, sa composition, sa masse, son adhérence, sa résistance à l'avancement et la déclivité de la voie.
- 2) Les performances des unités équipées d'un équipement de traction, et exploitées dans diverses compositions de train, sont définies de manière à pouvoir en déduire les performances de traction globales du train.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 85 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 3) Les performances de traction sont caractérisées par la vitesse maximale de service et le profil de l'effort de traction [effort à la jante = F(vitesse)].
- 4) L'unité est caractérisée par sa résistance à l'avancement et sa masse.
- 5) La vitesse maximale de service, le profil de l'effort de traction et la résistance à l'avancement servent à définir les horaires du train lui permettant de s'insérer au mieux dans l'ensemble du trafic pour une ligne donnée ; ils font partie de la documentation technique associée à l'unité décrite au point 4.2.12.2 de la présente PTU.

#### 4.2.8.1.2 Exigences de performance

- 1) La présente clause s'applique aux unités équipées d'un équipement de traction.
- 2) Les profils d'effort de traction des unités [effort à la jante = F(vitesse)] doivent être déterminés par calcul ; la résistance à l'avancement de l'unité doit être déterminée par calcul pour le cas de charge « masse de conception en charge normale » défini au point 4.2.2.10.
- 3) Les profils d'effort de traction et la résistance à l'avancement doivent être consignés dans la documentation technique (voir point 4.2.12.2).
- 4) La vitesse maximale de conception doit être définie à partir des données ci-dessus pour le cas de charge « masse de conception en charge normale » sur une voie en palier ; si la vitesse maximale de conception est supérieure à 60 km/h, elle doit être un multiple de 5 km/h.
- 5) Pour les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s), à la vitesse maximale de conception et sur une voie en palier, l'unité doit malgré tout être capable d'une accélération d'au moins 0,05 m/s<sup>2</sup> pour le cas de charge « masse de conception en charge normale ». Cette exigence peut être vérifiée par calcul ou par essai (mesure de l'accélération) et s'applique à une vitesse maximale de conception de 350 km/h.
- 6) Les exigences relatives à la coupure des efforts de traction en cas de freinage sont définies au point 4.2.4 de la présente PTU.
- 7) Les exigences relatives à la disponibilité de la fonction de traction en cas d'incendie à bord du train sont définies au point 4.2.10.4.4.

#### **Exigence supplémentaire pour les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s) d'une vitesse maximale de conception supérieure ou égale à 250 km/h :**

- 8) L'accélération moyenne sur une voie en palier, pour le cas de charge « masse de conception en charge normale », doit être au minimum de :
  - 0,40 m/s<sup>2</sup> de 0 à 40 km/h,
  - 0,32 m/s<sup>2</sup> de 0 à 120 km/h,
  - 0,17 m/s<sup>2</sup> de 0 à 160 km/h.

Cette exigence peut être vérifiée par calcul uniquement ou par essai (mesure de l'accélération) combiné avec le calcul.

- 9) La conception du système de traction suppose des valeurs d'adhérence roue-rail qui ne dépassent pas :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 86 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 0,30 au démarrage et à très faible vitesse,
- 0,275 à 100 km/h,
- 0,19 à 200 km/h,
- 0,10 à 300 km/h.

10) Une défaillance unique de l'équipement d'alimentation ayant une incidence sur la capacité de traction ne doit pas priver l'unité de plus de 50 % de sa force de traction.

#### 4.2.8.2 Alimentation en courant électrique

##### 4.2.8.2.1 Généralités

- 1) Les exigences applicables au matériel roulant, et qui entrent en interface avec le sous-système « énergie » sont spécifiées au présent point ; le présent point 4.2.8.2 s'applique par conséquent aux unités électriques.
- 2) Les exigences de la présente PTU tiennent compte de la compatibilité avec La STI Énergie mentionne  
les systèmes suivants : courant alternatif 25 kV 50 Hz, courant alternatif 15 kV 16,7 Hz, courant continu 3 kV et 1,5 kV. Les exigences suivantes se limitent donc à ces quatre systèmes d'alimentation, et les références normatives ne sont valables que pour ces mêmes systèmes.

##### 4.2.8.2.2 Exploitation dans les limites de tensions et de fréquences

- 1) Les unités électriques doivent pouvoir circuler dans au moins une des plages de « tension et fréquence » définies dans la clause 4.2.3 de la STI « énergie ».  
au point 4.2.8.2.1 (2) de la présente PTU. Les valeurs et limites de tension et de fréquence aux terminaux de la sous-station et pour le pantographe sont présumées conformes au point 4 de la norme EN 50163:2004.
- 2) La valeur réelle de la tension de la ligne doit être disponible dans la cabine de conduite en configuration de service.
- 3) Les valeurs de « tension et de fréquence » des systèmes d'alimentation pour lesquelles le matériel roulant est prévu doivent être consignées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2 de la présente PTU.

##### 4.2.8.2.3 Freinage par récupération avec renvoi d'énergie vers les lignes aériennes de contact

- 1) Les unités électriques qui renvoient de l'électricité vers les lignes aériennes de contact en mode de freinage par récupération doivent satisfaire aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 42.
- 2) Il doit être possible de réguler l'utilisation du système de freinage par récupération.

##### 4.2.8.2.4 Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact

- 1) Les unités électriques d'une puissance supérieure à 2 MW (incluant les compositions fixes et prédéfinies) doivent être équipées d'un système de limitation de courant.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 87 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Les unités électriques doivent être équipées d'un système de régulation automatique de courant se déclenchant en cas de conditions d'exploitation anormales au regard des tensions ; cette régulation doit permettre de limiter le courant au « courant maximal par rapport à la tension » indiqué dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 43.

Remarque : Une limitation moins restrictive (diminution de la valeur du coefficient « a ») peut être utilisée au niveau opérationnel sur un réseau ou une ligne en particulier, si elle est acceptée par le gestionnaire de l'infrastructure.

- 3) La valeur de courant maximal (courant nominal) obtenue et vérifiée ci-dessus doit être consignée dans le registre du matériel roulant défini au point 4.2.12.2 de la présente PTU.

#### 4.2.8.2.5 Courant maximal à l'arrêt pour les systèmes à courant continu

- 1) Pour les systèmes à courant continu, le courant maximal à l'arrêt par pantographe doit être calculé et vérifié par des mesures.

- 2) Pour la vérification de la compatibilité de l'unité et de la ligne aérienne de contact des systèmes à courant continu, la PTU suppose, sans préjudice des cas spécifiques, que :

Les valeurs limites sont spécifiées dans la clause 4.2.5 de la STI « énergie ».

- la ligne aérienne de contact est conçue de façon à supporter 300 A (pour un système d'alimentation à 1,5 kV) et 200 A (pour un système d'alimentation à 3 kV) par pantographe lorsque le train est à l'arrêt ;
- la capacité de courant à l'arrêt est atteinte pour la valeur test d'effort de contact statique donnée dans la tableau 4 du point 7.2 de la norme EN 50367:2012 ;
- la ligne aérienne de contact est conçue en tenant compte des limites de température fixées au point 5.1.2 de la norme EN 50119:2009.

- 3) La valeur mesurée et les conditions de mesurage concernant le matériau des fils de contact doivent être consignées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2 de la présente PTU.

#### 4.2.8.2.6 Facteur de puissance

- 1) Les données de calcul à utiliser pour le facteur de puissance (comprenant l'exploitation multiple de plusieurs unités telle qu'elle est définie au point 2.2 de la présente PTU) doivent faire l'objet d'un calcul pour vérifier le critère d'acceptation énoncé dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 44.

#### 4.2.8.2.7 Perturbations du système énergétique pour les systèmes à courant alternatif

- 1) Une unité électrique ne doit pas provoquer de surtensions et autres phénomènes inacceptables décrits au point 10.1 « Harmoniques et effets dynamiques » de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 45, sur la ligne aérienne de contact.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 88 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Une étude de compatibilité doit être effectuée conformément à la méthodologie définie au point 10.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 45. Les étapes et hypothèses décrites dans le tableau 5 de la même spécification doivent être définies par le demandeur (colonne 3 « partie intéressée » sans objet), en tenant compte des données d'entrée de l'annexe D de la même spécification ; les critères d'acceptation doivent être ceux définis au point 10.4 de la même spécification.
- 3) Toutes les hypothèses et données prises en compte pour cette étude de compatibilité doivent être consignées dans la documentation technique (voir le point 4.2.12.2).

#### 4.2.8.2.8 *Système embarqué de mesure d'énergie*

##### 4.2.8.2.8.1 *Généralités*

- 1) On appelle « système embarqué de mesure d'énergie » (EMS) le système permettant de mesurer l'ensemble de l'énergie électrique active et réactive absorbée depuis, ou renvoyée vers (au cours d'un freinage par récupération) la ligne de contact à partir de la motrice de traction, par l'unité électrique.

L'installation d'un EMS est obligatoire sur les véhicules dont le domaine d'utilisation comprend un ou plusieurs États parties appliquant le droit de l'Union européenne.

Si un EMS est installé, il doit satisfaire aux dispositions de la présente PTU.
- 2) L'EMS doit comprendre au moins les fonctions suivantes: fonction de mesure de l'énergie (EMF) telle que définie au point 4.2.8.2.8.2, fonction d'acquisition et de gestion des données (DHS) telle que définie au point 4.2.8.2.8.3.
- 3) Un système de communication approprié enverra les ensembles de données compilées à des fins de facturation énergétique (CEBD) à un système au sol de collecte des données (DCS). Les protocoles d'interface et le format des données transférées entre l'EMS et le DCS doivent satisfaire aux exigences énoncées au point 4.2.8.2.8.4.
- 4) Ce système peut être utilisé pour assurer la facturation ; les ensembles de données définis au point 4.2.8.2.8.3 4) qu'il fournit doivent être acceptées à cette fin dans tous les États membres.
- 5) Le courant et la tension nominaux de l'EMS doivent correspondre au courant et à la tension nominaux de l'unité électrique; il doit continuer à fonctionner correctement en cas de changement de plusieurs systèmes d'alimentation de l'énergie de traction.
- 6) Les données stockées dans l'EMS doivent être protégées contre la perte de l'alimentation électrique et l'EMS doit être protégé contre tout accès non autorisé.
- 7) Une fonction de géolocalisation embarquée fournissant à la DHS des données de géolocalisation provenant d'une source extérieure est fournie dans les réseaux lorsque cette fonction est nécessaire à des fins de facturation uniquement. Dans tous les cas, l'EMS doit pouvoir intégrer une fonction de géolocalisation compatible. Si la fonction de géolocalisation est fournie, elle doit satisfaire aux exigences définies dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 116.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 89 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 8) L'installation d'un EMS, sa fonction de géolocalisation embarquée, la description de la communication du bord au sol et le contrôle métrologique, y compris la classe de précision de l'EMF, doivent être consignés dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2 de la présente PTU.
- 9) La documentation de maintenance définie au point 4.2.12.3 de la présente PTU doit comprendre toute procédure de vérification périodique pour garantir le niveau de précision requis de l'EMS au cours de sa durée de vie.

#### 4.2.8.2.8.2 Fonction de mesure de l'énergie (EMF)

- 1) L'EMF doit assurer la mesure de tension et de courant, le calcul de l'énergie et la production de données sur l'énergie.
- 2) Les données énergétiques produites par l'EMF doivent fonctionner sur une période temporelle de référence de 5 minutes définie par l'heure universelle coordonnée (UTC) à chaque fin de période commençant à 00:00:00. Il est permis d'utiliser un cycle de mesure plus court s'il est possible d'agréger les données à bord dans une période de référence de 5 minutes.
- 3) La précision de l'EMF pour la mesure de l'énergie active doit être conforme aux points 4.2.3.1 à 4.2.3.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 117.
- 4) Chaque dispositif comportant une ou plusieurs EMF doit indiquer: le contrôle métrologique et sa classe de précision, d'après les désignations de classe indiquées dans la spécification mentionnée aux points 4.3.3.4, 4.3.4.3 et 4.4.4.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 117.
- 5) L'évaluation de la conformité de la précision est présentée au point 6.2.3.19 *bis*.

#### 4.2.8.2.8.3 Système d'acquisition et de gestion des données (DHS)

- 1) Le DHS doit assurer la production d'ensembles de données compilées à des fins de facturation énergétique, en fusionnant les données de l'EMF avec des données temporelles et, au besoin, géographiques et en les stockant avant qu'elles ne soient envoyées au système de collecte des données au sol (DCS) par un système de communication.
- 2) Le DHS doit assurer la compilation des données sans les corrompre et intégrer un système de stockage de données doté d'une mémoire suffisante pour stocker les données compilées relatives à 60 jours minimum d'exploitation continue. La période temporelle de référence utilisée est la même que dans l'EMF.
- 3) Le DHS doit pouvoir être interrogé localement à bord à des fins d'audit et de récupération des données.
- 4) Le DHS doit produire des ensembles de données compilées à des fins de facturation énergétique (CEBD) en fusionnant les données suivantes pour chaque période de référence :
  - l'identification du point de consommation (CPID) unique EMS tel que défini dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 118,
  - pour chaque période, l'heure de fin de période, en année, mois, jour, heure, minute et seconde,
  - les données de géolocalisation à la fin de chaque période,
  - l'énergie absorbée/renvoyée, active et réactive (le cas échéant), à chaque période, en wattheure (énergie active) et en varheure (énergie réactive) ou en multiples décimaux.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 90 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

5) L'évaluation de la conformité de la compilation et du traitement des données produites par le DHS est présentée au point 6.2.3.19 *bis*.

#### 4.2.8.2.8.4 Protocoles d'interface et format des données transférées entre l'EMS et le DCS

L'échange de données entre l'EMS et le DCS doit satisfaire aux exigences suivantes :

- Les services d'application (couche de service) de l'EMS doivent être conformes au point 4.3.3.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 119.
- Les droits d'accès de l'utilisateur pour ces services d'application doivent être conformes au point 4.3.3.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 119.
- La structure (couche de données) pour ces services d'application doit être conforme au schéma XML défini au point 4.3.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 119.
- Le mécanisme de messages (couche de messages) à l'appui de ces services d'application doit être conforme aux méthodes et au schéma XML définis au point 4.3.5 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 119.
- Les protocoles d'application à l'appui du mécanisme de message doivent être conformes au point 4.3.6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 119.
- L'EMS doit utiliser au moins l'une des architectures de communication définies au point 4.3.7 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 119.

#### 4.2.8.2.9 Exigences liées aux pantographes

##### 4.2.8.2.9.1 Débattement vertical des pantographes

##### 4.2.8.2.9.1.1 Hauteur d'interaction avec les fils de contact (niveau matériel roulant)

Un pantographe installé sur une unité électrique doit pouvoir entrer en contact mécanique avec au moins un des fils de contact, à des hauteurs comprises entre :

- 4800 mm et 6500 mm au-dessus du niveau du rail pour les voies conformes au gabarit GC,
- 4500 mm et 6500 mm au-dessus du niveau du rail pour les voies conformes aux gabarits GA/GB,
- 5550 mm et 6800 mm au-dessus du niveau du rail pour les voies conformes au gabarit T (écartement de voie 1 520 mm),
- 5600 mm et 6600 mm au-dessus du niveau du rail pour les voies conformes au gabarit FIN1 (écartement de voie 1 524 mm),
- 3 920 mm et 5 700 mm au-dessus du niveau du rail pour les unités électriques conçues pour être exploitées sur un réseau alimenté en 1,5 kV continu conformément au gabarit IRL (écartement de voie 1 600 mm).

Remarque : Le captage de courant est vérifié conformément aux points 6.1.3.7 et 6.2.3.21 de la présente PTU, en précisant la hauteur des fils de contact utilisés pour les essais ; cela étant, le captage de courant à faible vitesse est possible à partir d'un fil de contact à l'une quelconque des hauteurs indiquées ci-dessus.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 91 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.8.2.9.1.2 *Débattement vertical des pantographes (niveau constituant d'interopérabilité)*

- 1) Les pantographes doivent posséder un débattement vertical d'au moins 2 000 mm.
- 2) La conformité doit être évaluée conformément aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 46.

#### 4.2.8.2.9.2 *Géométrie des archets (niveau constituant d'interopérabilité)*

- 1) Le type de géométrie d'archet de l'un au moins des pantographes installés sur une unité électrique appelée à circuler sur des voies ayant un écartement autre que 1 520 mm ou 1 600 mm doit être conforme à l'une des deux spécifications contenues aux points 4.2.8.2.9.2.1 et 4.2.8.2.9.2.2 ci-après.
- 2) Le type de géométrie d'archet de l'un au moins des pantographes installés sur une unité électrique appelée à être exploitée exclusivement sur l'écartement 1 520 mm, doit être conforme à l'une des deux spécifications contenues aux points 4.2.8.9.2.1.2 et 4.2.8.9.2.1.3 ci-après.
- 2 bis) Le type de géométrie d'archet de l'un au moins des pantographes installés sur une unité électrique appelée à être exploitée exclusivement sur l'écartement 1 600 mm doit être conforme aux spécifications du point 4.2.8.9.2.3 bis ci-après.
- 3) Le ou les types de géométrie d'archet des pantographes installés sur une unité électrique doivent être consignés dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.2 de la présente
- 4) La largeur de l'archet ne doit pas dépasser 0,65 mètre.
- 5) Les archets équipés de bandes de frottement à suspensions indépendantes doivent être conformes à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 47.
- 6) Le contact entre le fil de contact et l'archet peut se faire en dehors des bandes de frottement, sur toute la longueur de la partie conductrice, sur des sections de ligne limitées dans des conditions défavorables, par exemple en cas d'oscillation des véhicules par grand vent.

La partie conductrice et la longueur minimale des bandes de frottement sont indiquées ci-après dans la géométrie des archets.

##### 4.2.8.2.9.2.1 *Géométrie d'archet 1 600 mm*

- 1) La géométrie des archets doit être celle décrite dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 48.

##### 4.2.8.2.9.2.2 *Géométrie d'archet 1 950 mm*

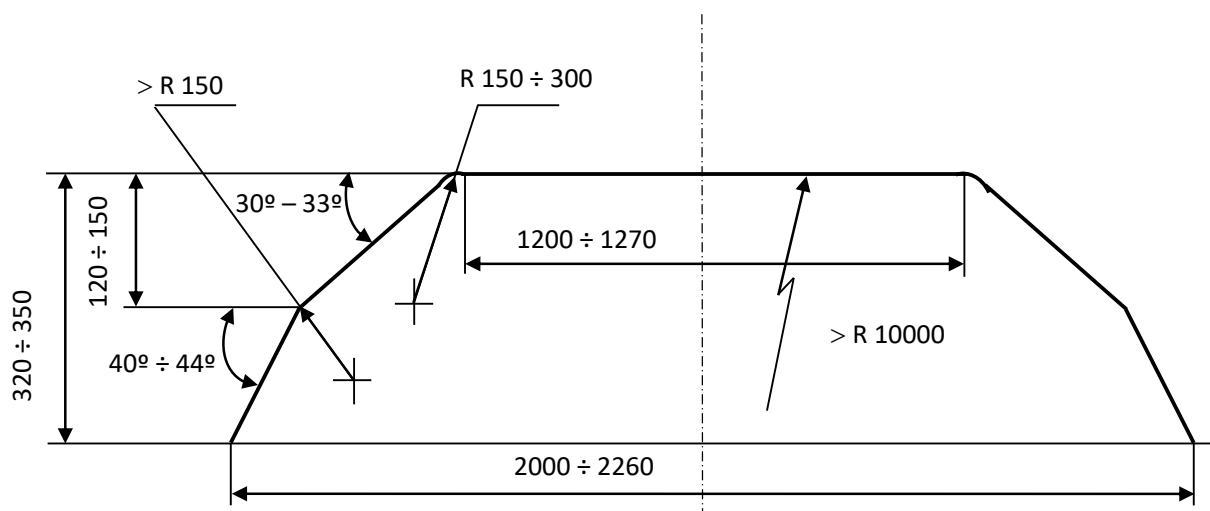
- 1) La géométrie des archets doit être celle décrite dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 49.
- 2) Les cornes de l'archet peuvent être réalisées dans des matériaux isolants ou non.

##### 4.2.8.2.9.2.3 *Géométrie d'archet 2 000/2 260 mm*

- 1) Le profil de l'archet doit être conforme aux caractéristiques suivantes :

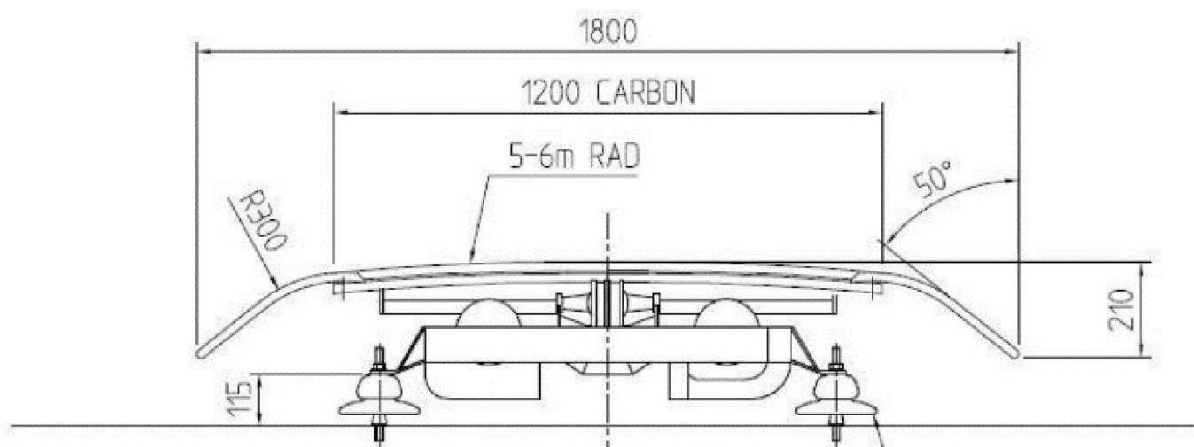
 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 92 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Figure : Configuration et dimensions des archets



#### 4.2.8.2.9.3 Géométrie d'archet 1 800 mm

- 1) Le profil de l'archet doit être conforme aux caractéristiques suivantes :



#### 4.2.8.2.9.3 bis Capacité de courant des pantographes (niveau constituant d'interopérabilité)

- 1) Les pantographes doivent être conçus pour la valeur de courant nominal (définie au point 4.2.8.2.4) à transmettre à l'unité électrique.
- 2) Une analyse doit démontrer que le pantographe est capable de transmettre le courant nominal. Cette analyse doit comprendre l'évaluation de la conformité aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 50.
- 3) Les pantographes pour systèmes à courant continu doivent être conçus en tenant compte du courant maximal à l'arrêt (défini au point 4.2.8.2.5 de la présente PTU).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 93 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.8.2.9.4 Bande de frottement (niveau constituant d'interopérabilité)

- 1) Les bandes de frottement sont les pièces (remplaçables) de l'archet qui sont en contact avec la ligne de contact.

##### 4.2.8.2.9.4.1 Géométrie des bandes de frottement

- 1) Les bandes de frottement doivent être conçues, d'un point de vue géométrique, de manière à pouvoir s'adapter sur l'une des géométries d'archet définies au point 4.2.8.2.9.2.

##### 4.2.8.2.9.4.2 Matériau des bandes de frottement

- 1) Le matériau utilisé pour les bandes de frottement doit être mécaniquement et électriquement compatible avec le matériau du fil de contact

installé sur les lignes où l'unité est appelée à circuler | (comme indiqué dans la clause 4.2.14 de la STI  
« énergie »)

afin d'assurer un bon captage de courant, d'éviter une abrasion excessive de la surface des fils de contact, et de minimiser l'usure des fils de contact et des bandes de frottement.

Il incombe à l'autorité compétente de veiller à ce que les informations concernant le matériau des bandes de frottement soient fournies au demandeur.

- 2) Le carbone pur ou le carbone imprégné d'additifs sont autorisés.

Si un additif métallique est utilisé, la part d'additif doit être en cuivre ou en un alliage de cuivre et ne doit pas dépasser 35 % du poids total de la bande de frottement sur des lignes de courant alternatif et 40 % sur des lignes de courant continu.

Les pantographes évalués au regard de la présente PTU doivent être équipés de bandes de frottement réalisées dans un des matériaux mentionnés ci-dessus.

- 3) En outre, les bandes de frottement réalisées dans un autre matériau ou contenant un pourcentage plus élevé d'additifs métalliques, et le carbone imprégné de cuivre sont autorisés (si

cela est prévu pour les lignes où l'unité est appelée à circuler) | le registre des infrastructures le prévoit)

à condition que :

- les normes reconnues y font référence, en mentionnant les restrictions le cas échéant, ou
- elles ont fait l'objet d'un test d'aptitude à l'emploi (voir point 6.1.3.8).

#### 4.2.8.2.9.5 Effort de contact statique du pantographe (niveau constituant d'interopérabilité)

- 1) L'effort de contact statique est l'effort de contact vertical exercé par l'archet contre le fil de contact et qui est produit par le dispositif de levée du pantographe, lorsque ce dernier est déployé avec le véhicule à l'arrêt.
- 2) L'effort de contact statique exercé par le pantographe sur le fil de contact, conformément à la définition formulée ci-dessus, doit pouvoir être ajusté dans les plages suivantes (conformément au domaine d'utilisation du pantographe) :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 94 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 60 à 90 N pour les systèmes d'alimentation à courant alternatif,
- 90 à 120 N pour les systèmes d'alimentation 3 kV à courant continu,
- 70 à 140 N pour les systèmes d'alimentation 1,5 kV à courant continu.

#### 4.2.8.2.9.6 Effort de contact et comportement dynamique du pantographe

- 1) L'effort de contact moyen  $F_m$  est la valeur statistique moyenne de l'effort de contact du pantographe ; il est formé par les composantes statique et aérodynamique de l'effort de contact avec correction dynamique.
- 2) Différents facteurs jouent sur l'effort de contact moyen : le pantographe lui-même, son emplacement dans la configuration du train, son débattement vertical, et le matériel roulant sur lequel il est installé.
- 3) Le matériel roulant et les pantographes fixés sur le matériel roulant doivent être conçus et testés de manière à exercer un effort de contact moyen  $F_m$  sur le fil de contact dans une plage spécifiée

dans le tableau ci-dessous :

Exigence	$v \geq 250$ [km/h]	$250 > v > 160$ [km/h]	$v \leq 160$ [km/h]
Espace pour le soulèvement du bras de rappel	$2S_0$		
Effort de contact moyen $F_m$	Voir points (1) à (4) ci-après		
Écart type à la vitesse de ligne maximale $\sigma_{max}$ (N)	$0,3 F_m$		
Pourcentage d'amorçage d'arcs à la vitesse de ligne maximale, NQ (%) (durée minimale d'arc : 5 ms)	$\leq 0,2$	$\leq 0,1$ pour les systèmes en courant alternatif $\leq 0,2$ pour les systèmes en courant continu	$\leq 0,1$

dans la clause 4.2.12 de la STI « énergie »,

- (1) L'effort de contact moyen  $F_m$  est la valeur statistique moyenne de l'effort de contact.  $F_m$  est formé par les composantes statique, dynamique et aérodynamique de l'effort de contact du pantographe.
- (2) L'effort de contact statique est défini dans la norme EN 50367:2006, clause 7.1.
- (3) Les lignes aériennes de contact doivent être conçues de façon à supporter la limite supérieure de conception de  $F_m$  donnée dans le tableau 6 de la norme EN 50367:2012.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 95 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- (4) Les courbes s'appliquent aux vitesses inférieures ou égales à 320 [km/h]. Pour les vitesses supérieures à 320 [km/h], les procédures décrites au point 6.1.3 s'appliquent.

$S_0$  est la valeur calculée, simulée ou mesurée du soulèvement du fil de contact au droit du bras de rappel, engendré en service normal avec un ou plusieurs pantographes appliquant un effort de contact moyen  $F_m$  à la vitesse maximale autorisée de la ligne. Lorsque le soulèvement du bras de rappel est limité physiquement en raison de la conception de la ligne aérienne de contact, l'espace nécessaire peut être ramené à  $1,5 S_0$  (voir la norme EN 50119:2009, point 5.10.2).

L'effort maximal ( $F_{max}$ ) se situe généralement dans la plage de  $F_m$  plus trois écarts types  $\sigma_{max}$  ; des valeurs supérieures peuvent être enregistrées à des endroits particuliers et sont communiquées dans la norme EN 50119:2009, tableau 4, point 5.2.5.2. Pour les composants rigides tels que les isolateurs de section dans des systèmes de ligne aérienne de contact, l'effort de contact peut augmenter pour atteindre un maximum de 350 N,

afin de garantir la qualité de captage de courant, sans amorçage d'arc excessif et afin de limiter l'usure et les aléas auxquels les bandes de frottement sont exposées. L'ajustement de l'effort de contact s'effectue au moment des essais dynamiques.

- 4) L'objectif de la vérification au niveau des constituants d'interopérabilité est de valider le comportement dynamique du pantographe lui-même, et sa capacité de captage de courant à partir d'une ligne aérienne de contact

; | conforme aux STI ;

la procédure d'évaluation de la conformité est spécifiée au point 6.1.3.7.

- 5) Au niveau du sous-système « matériel roulant » (insertion dans un véhicule donné), l'objectif de la vérification est d'ajuster les efforts de contact, en tenant compte des effets aérodynamiques dus au matériel roulant et à l'emplacement du pantographe dans la ou les compositions fixes ou prédéfinies du train ou de l'unité ; la procédure d'évaluation de la conformité est spécifiée au point 6.2.3.20.

- 6) La | Conformément à la STI « énergie », la

variation de l'effort de contact moyen  $F_m$  n'est pas harmonisée pour les lignes aériennes de contact conçues pour des vitesses supérieures à 320 km/h. Par conséquent, les unités électriques ne peuvent être évaluées au regard de la présente PTU que concernant le comportement dynamique du pantographe jusqu'à une vitesse de 320 km/h.

Pour les vitesses situées entre 320 km/h et la vitesse maximale (si elle est supérieure à 320 km/h), la procédure relative aux solutions innovantes définie

dans la présente PTU | à l'article 10 et au chapitre 6 de la présente STI

s'applique.

#### 4.2.8.2.9.7 Disposition des pantographes (niveau matériel roulant)

- 1) Plusieurs pantographes peuvent être simultanément en contact avec la ligne aérienne de contact.
- 2) Le nombre de pantographes et leur espacement doivent prendre en considération les performances de captage de courant définies au point 4.2.8.2.9.6 ci-dessus.
- 3) Lorsque l'espacement entre deux pantographes consécutifs en compositions fixes ou prédéfinies de l'unité évaluée est inférieur à celui

prévu dans le tableau ci-dessous :

indiqué au point 4.2.13 de la STI « énergie »

Vitesse de conception (km/h)	Distance minimale avec un système en courant alternatif (m)		
Type	A	B	C
$v \geq 250$	200		
$160 < v < 250$	200	85	35
$120 < v \leq 160$	85	85	35
$80 < v \leq 120$	20	15	15
$v \leq 80$	8	8	8

Vitesse de conception (km/h)	Distance minimale avec un système en courant continu 3 kV (m)		
Type	A	B	C
$v \geq 250$	200		
$160 < v < 250$	200	115	35
$120 < v \leq 160$	20	20	20
$80 < v \leq 120$	20	15	15
$v \leq 80$	8	8	8

Vitesse de conception (km/h)	Distance minimale avec un système en courant continu 1,5 kV (m)		
Type	A	B	C
$v \geq 250$	200	200	35
$160 < v < 250$	200	85	35
$120 < v \leq 160$	85	35	20
$80 < v \leq 120$	35	20	15
$v \leq 80$	20	8	8



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 97 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

pour le type de distance de conception de la ligne aérienne de contact sélectionné, ou lorsque deux pantographes au moins sont simultanément en contact avec l'équipement de la ligne aérienne de contact, il faut qu'il soit démontré par essai que la qualité de captage de courant telle que définie au point 4.2.8.2.9.6 ci-dessus est obtenue par le pantographe dont la performance est la plus faible (définie en effectuant des simulations avant l'essai).

- 4) Le type de distance de conception de la ligne aérienne de contact (A, B ou C défini au paragraphe 3 du présent point) | dans la clause 4.2.13 de la STI « énergie ») sélectionné (et par conséquent utilisé pour l'essai) doit être consigné dans la documentation technique (voir point 4.2.12.2).

#### 4.2.8.2.9.8 *Franchissement des phases ou des sections de séparation de systèmes (niveau matériel roulant)*

- 1) Les trains doivent pouvoir passer d'un système d'alimentation ou d'une section de phases vers le (ou la) suivant(e)

sans pontage des systèmes ni sections de séparation de phases.

(décrits dans les clauses 4.2.15 et 4.2.16 de la STI «énergie») sans pontage des systèmes ni sections de séparation de phases.

Pour la vérification de la compatibilité de l'unité et de la ligne aérienne de contact, la présente PTU suppose, sans préjudice des cas spécifiques, que les sections de séparation de phases ou de systèmes sont telles que décrites ci-dessous.

#### **Sections de séparation de phases**

##### **Généralités**

La conception des sections de séparation de phases est réputée garantir que les trains peuvent se déplacer d'une section vers une autre section adjacente sans qu'il faille ponter les deux phases. La consommation électrique (traction, auxiliaires et courant à vide du transformateur) est censée être ramenée à zéro avant d'entrer dans une section de séparation de phase. Des moyens adéquats (à l'exception de la section de séparation courte) sont censés être mis à disposition pour permettre à un train à l'arrêt dans la section de séparation de phases de redémarrer.

La longueur totale D des sections neutres est définie au point 4 de la norme EN 50367:2012. Pour calculer D, il convient de tenir compte des débattements selon le point 5.1.3 de la norme EN 50119:2009 et d'un soulèvement  $S_0$ .

##### **Lignes avec une vitesse $v \geq 250$ [km/h]**

Deux types de conceptions de sections de séparation de phases sont censées être prises en compte :

- a) soit une conception de section de séparation de phases dans laquelle tous les pantographes des trains interopérables les

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 98 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

plus longs se trouvent dans la section neutre. La longueur totale de la section neutre est réputée être d'au moins 402 m. Pour le détail des exigences, voir la norme EN 50367:2006, annexe A.1.2,

- b) soit une séparation de phases plus courte, avec trois sections tampons isolées, comme indiqué dans la norme EN 50367:2006, annexe A.1.4. La longueur totale de cette section de séparation est réputée être inférieure à 142 m, débattements et tolérances compris.

### **Lignes avec une vitesse $v < 250$ [km/h]**

La conception des sections de séparation est censée être conforme aux solutions telles que celles qui sont décrites dans la norme EN 50367:2006, annexe A.1. Si une autre solution est utilisée, elle est censée être au moins aussi fiable.

### **Sections de séparation de systèmes**

#### **Généralités**

La conception des sections de séparation de systèmes est réputée garantir que les trains peuvent évoluer d'un système d'alimentation électrique vers un autre adjacent sans qu'il faille ponter les deux systèmes. Deux méthodes permettent de passer d'une section de séparation de systèmes à une autre :

- a) soit avec le pantographe en position soulevée et en contact avec le fil de contact ;
- b) soit avec le pantographe en position abaissée et sans contact avec le fil de contact.

La longueur totale D des sections neutres est réputée conforme au point 4 de la norme EN 50367:2012. Pour calculer D, il convient de tenir compte des débattements selon le point 5.1.3 de la norme EN 50119:2009 et d'un soulèvement  $S_0$ .

#### **Pantographes soulevés**

La consommation électrique (traction, auxiliaires et courant à vide du transformateur) doit être ramenée à zéro avant d'entrer dans une section de séparation de système. Si des sections de séparation de systèmes sont franchies avec des pantographes en position soulevée et en contact avec le fil de contact, leur conception fonctionnelle est censée être la suivante :

- a) la géométrie des différents éléments de la ligne aérienne de contact doit empêcher que

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 99 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

les pantographes court-circuitent ou pontent les deux systèmes électriques,

- b) des dispositions appropriées doivent être prises dans le sous-système « énergie » afin d'éviter tout pontage des deux systèmes d'alimentation adjacents lorsque le déclenchement du/des disjoncteur(s) embarqué(s) est défaillant,
- c) la variation dans la hauteur du fil de contact sur l'ensemble de la section de séparation doit être conforme aux exigences arrêtées dans la norme EN 50119:2009, point 5.10.3.

### **Pantographes abaissés**

Si une section de séparation de systèmes est franchie avec les pantographes abaissés, la section est censée être conçue de manière à éviter un pontage par un pantographe soulevé par inadvertance.

- 2) Les unités électriques compatibles avec divers systèmes d'alimentation doivent, lors de leur passage à travers des sections de séparation de systèmes, reconnaître automatiquement la tension du système d'alimentation au pantographe.

- 3) Lors du franchissement des phases ou des sections de séparation de systèmes, il doit être possible de ramener à zéro l'énergie absorbée.

C'est au gestionnaire d'infrastructure qu'il incombe de mettre à disposition du demandeur les informations pertinentes relatives à l'infrastructure, telles que

Le registre de l'infrastructure indique

les configurations autorisées pour les pantographes : abaissé ou levé (avec les dispositions de pantographe permises) lors du passage à travers différents systèmes ou sections de séparation de phases.

- 4) Les unités électriques dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h doivent être équipées d'un système embarqué de contrôle et de surveillance du train permettant de recevoir à partir du sol les informations relatives à la localisation de la section de séparation, et les commandes de contrôle du pantographe et le disjoncteur principal doivent être automatiquement déclenchés par le système de contrôle et de surveillance de l'unité, sans intervention du conducteur.

- 5) Les unités appelées à circuler sur des lignes équipées du système ETCS de contrôle-commande et de signalisation doivent être équipées d'un système embarqué de contrôle et de surveillance du train permettant de recevoir du système ETCS les informations relatives à la localisation de la section de séparation ;

| définie dans l'annexe A, index 7 de la STI CCS ;

pour les unités dont la vitesse maximale de conception est inférieure à 250 km/h, les commandes ultérieures n'ont pas besoin d'être automatiques, mais les informations sur la section de séparation fournies par le système ETCS doivent être affichées à bord pour permettre au conducteur d'intervenir.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 100 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.8.2.9.9 Isolation du pantographe par rapport au véhicule (niveau matériel roulant)

- 1) Les pantographes doivent être montés sur les unités électriques de manière à veiller à ce que le trajet du courant depuis l'archet vers les équipements du véhicule soit isolé de la terre. L'isolation doit convenir pour toutes les tensions d'alimentation pour lesquelles l'unité est conçue.

#### 4.2.8.2.9.10 Abaissement du pantographe (niveau matériel roulant)

- 1) Les unités électriques doivent abaisser le pantographe en un temps répondant aux exigences du point 4.7 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 51 (3 secondes) et à la distance d'isolation dynamique indiquée dans le tableau 2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 52, soit à l'initiative du conducteur, soit en réponse à une fonction de commande du train (dont les fonctions CCS).
- 2) Le pantographe doit atteindre sa position baissée en moins de 10 secondes.  
Préalablement à l'abaissement du pantographe, le disjoncteur principal doit avoir été ouvert automatiquement.
- 3) Si une unité électrique est équipée d'un dispositif de descente automatique qui abaisse le pantographe en cas de défaillance de l'archet, le dispositif de descente automatique doit répondre aux exigences du point 4.8 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 51.
- 4) Les unités électriques dont la vitesse maximale de conception est supérieure à 160 km/h doivent être équipées d'un dispositif de descente automatique.
- 5) Les unités électriques qui fonctionnent avec plusieurs pantographes levés et dont la vitesse maximale de conception est supérieure à 120 km/h doivent être équipées d'un dispositif de descente automatique.
- 6) Les autres unités peuvent être équipées d'un dispositif de descente automatique.

#### 4.2.8.2.10 Protection électrique du train

- 1) Les unités électriques doivent être protégées contre les courts-circuits internes à l'unité.
- 2) Le disjoncteur principal doit être situé de manière à protéger les circuits haute tension embarqués, ainsi que les liaisons haute tension entre véhicules. Le pantographe, le disjoncteur principal et la liaison haute tension entre ces deux éléments doivent être placés dans le même véhicule.
- 3) Les unités électriques doivent être prémunies contre les surtensions de courte durée, les surtensions temporaires et les courants de défaut d'intensité maximale. Afin de satisfaire à cette exigence, le système de coordination de la protection électrique doit satisfaire aux exigences définies dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 53.

#### 4.2.8.3 Systèmes de traction diesel et autres systèmes thermiques

- 1) Les moteurs diesels doivent respecter la législation européenne relative aux émissions de gaz d'échappement (composition, valeurs limites).

#### 4.2.8.4 Protection contre les risques électriques

- 1) Le matériel roulant doit être conçu de manière que le personnel de bord et les voyageurs ne puissent entrer en contact (direct ou indirect, accidentel ou non) avec des composants sous tension, en conditions

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 101 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

d'exploitation normale comme en cas de panne de matériel. Les dispositions prévues dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 54 doivent être appliquées pour satisfaire à cette exigence.

#### **4.2.9 Cabine de conduite et interface homme-machine**

- 1) Les exigences spécifiées au présent point 4.2.9 s'appliquent aux unités équipées d'une cabine de conduite.

##### 4.2.9.1 Cabine de conduite

###### 4.2.9.1.1 Généralités

- 1) Les cabines de conduite doivent être conçues de manière qu'un seul conducteur puisse assurer la conduite.
- 2) Le niveau de bruit maximal autorisé dans la cabine est celui spécifié dans la PTU Bruit

###### 4.2.9.1.2 Accès et sortie

###### 4.2.9.1.2.1 Accès et sortie en conditions d'exploitation

- 1) La cabine doit être accessible des deux côtés du train depuis un niveau situé à 200 mm en dessous du haut du rail.
- 2) Cet accès peut se faire soit directement depuis l'extérieur, via une porte extérieure de cabine, soit après passage par la zone adjacente à l'arrière de la cabine. Dans le second cas, les exigences du présent point doivent s'appliquer aux accès externes à la cabine situés de chaque côté du véhicule.
- 3) Les moyens mis à disposition du personnel de bord pour entrer dans la cabine et en sortir (marchepieds, mains montoires, poignées par exemple) doivent être d'un usage aisé et sans danger, grâce notamment à un dimensionnement (pente, largeur, espacement, forme) apprécié sur la base des normes reconnues ; leur conception doit tenir compte des critères ergonomiques liés à leur utilisation. Les marchepieds ne doivent pas comporter de bords saillants présentant un risque d'obstacle pour les pieds du personnel qui les emprunte.
- 4) Le matériel roulant présentant des plates-formes d'accès externes doit être équipé de garde-corps et de plinthes protégeant le conducteur lors de l'accès à sa cabine.
- 5) Une fois ouvertes, les portes extérieures de la cabine de conduite doivent s'inscrire dans le profil de référence prévu (voir le point 4.2.3.1 de la présente PTU)  
  
(l'unité se trouvant à l'arrêt).
- 6) Les portes extérieures de la cabine de conduite doivent présenter un passage libre minimal de 1675 x 500 mm quand l'accès se fait depuis un marchepied, ou de 1 750 x 500 mm quand l'accès se fait de plain-pied.
- 7) Les portes intérieures empruntées par le personnel de bord pour accéder à la cabine doivent présenter un passage libre minimal de 1 700 x 430 mm.
- 8) S'agissant des portes extérieures et intérieures de la cabine de conduite, si elles sont positionnées perpendiculairement à la paroi latérale du véhicule et contre celle-ci, la largeur de passage peut être aménagée dans la partie supérieure réduite (angle supérieur de la face extérieure) compte tenu du gabarit de véhicule ; cette réduction doit être strictement limitée à la contrainte de gabarit dans la partie

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 102 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

supérieure et ne doit pas conduire à une largeur de passage sur la partie supérieure de la porte inférieure à 280 mm.

- 9) La cabine de conduite et son accès doivent être conçus de manière à pouvoir interdire l'accès à toute personne non autorisée, que la cabine soit occupée ou non, et de manière à pouvoir en sortir sans clé ni autre outil.
- 10) L'accès à la cabine doit être possible sans le recours d'une source d'énergie produite à bord. Les portes de la cabine ne doivent pas pouvoir s'ouvrir accidentellement.

#### 4.2.9.1.2.2 *Issues de secours de la cabine de conduite*

- 1) En situation d'urgence, l'évacuation du personnel depuis la cabine de conduite et l'accès à la cabine par les équipes de secours doivent pouvoir se faire des deux côtés de la cabine, via l'une des issues de secours suivantes : portes extérieures de la cabine (accès direct depuis l'extérieur, voir le point 4.2.9.1.2.1 ci-dessus), fenêtres latérales ou trappes de secours.
- 2) Dans tous les cas, l'issue de secours doit présenter un passage libre minimal de 2 000 cm<sup>2</sup> et une dimension intérieure minimale de 400 mm pour permettre l'évacuation des personnes piégées.
- 3) Les cabines de conduite situées à l'avant du train doivent posséder au moins une issue intérieure ; cette issue doit déboucher sur un espace de 2 mètres au moins en profondeur, présentant un passage libre minimal identique à ceux indiqués au point 4.2.9.1.2.1, paragraphes 7 et 8, et qui doit être (y compris le sol) parfaitement dégagé de tout obstacle pour la sortie du conducteur ; l'espace ci-dessus doit se situer à bord de l'unité et peut être soit totalement à l'intérieur soit ouvert sur l'extérieur.

#### 4.2.9.1.3 *Visibilité extérieure*

##### 4.2.9.1.3.1 *Visibilité avant*

- 1) La cabine de conduite doit être conçue de manière que le conducteur, en position normale de conduite assise, ait un champ de vision dégagé pour voir les signaux fixes placés de part et d'autre de la voie, lorsque l'unité se trouve sur une voie en alignement ou dans une courbe d'un rayon de 300 m ou plus, selon les conditions définies dans l'appendice F.
- 2) Dans le cas des locomotives et des voitures à cabine de réversibilité destinées à être exploitées par un conducteur debout, les exigences ci-dessus doivent également être satisfaites depuis la position de conduite debout dans les conditions définies dans l'appendice F.
- 3) Dans le cas des locomotives à cabine centrale ou des engins de voie, il est toléré que le conducteur ait à se déplacer en divers endroits de la cabine afin de répondre à l'exigence ci-dessus ; il n'est pas obligatoire de satisfaire à cette exigence depuis la position de conduite assise.

##### 4.2.9.1.3.2 *Visibilité latérale et arrière*

- 1) La cabine de conduite doit être conçue de manière que le conducteur puisse observer, à l'arrêt, l'arrière du train de part et d'autre de la cabine ; l'exigence précédente peut être satisfaite par l'utilisation de l'un des équipements suivants : fenêtres ou panneaux ouvrants situés de chaque côté de la cabine, rétroviseurs extérieurs, système vidéo.
- 2) Dans le cas de fenêtres ou de panneaux ouvrants utilisés pour satisfaire à l'exigence du paragraphe 1 ci-dessus, l'ouverture doit être suffisante pour permettre au conducteur d'y passer la tête ; de plus, pour les

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 103 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

locomotives et les voitures à cabine de réversibilité destinées à être exploitées dans un train intégrant une locomotive, la conception doit permettre au conducteur d'actionner le frein d'urgence.

#### 4.2.9.1.4 Aménagement intérieur

- 1) L'aménagement intérieur doit tenir compte des données anthropométriques du conducteur, comme indiqué à l'appendice E.
- 2) La liberté de mouvement du personnel à l'intérieur de la cabine ne doit pas être entravée par des obstacles.
- 3) Le plancher de la cabine, correspondant à l'environnement de travail du conducteur, doit être dépourvu de marches (à l'exception de l'accès à la cabine et aux repose-pieds).
- 4) L'aménagement intérieur doit permettre la conduite en position assise ou debout sur les locomotives et les voitures à cabine de réversibilité qui sont également destinées à être exploitées par un conducteur debout.
- 5) La cabine doit être équipée d'au moins un siège pour la conduite (voirpoint 4.2.9.1.5) et d'un deuxième siège orienté vers l'avant, pour un accompagnateur éventuel ; ce siège n'est pas considéré comme un siège destiné à la conduite.

#### 4.2.9.1.5 Siège du conducteur

##### **Exigences au niveau du composant :**

- 1) La conception du siège conducteur doit tenir compte des cotes anthropométriques du conducteur indiquées dans l'appendice E de façon à lui permettre d'exécuter toutes les opérations normales de conduite en position assise. D'un point de vue physiologique, le siège doit permettre au conducteur d'adopter une position correcte.
- 2) Le conducteur doit pouvoir régler la position de son siège de manière à satisfaire aux exigences de visibilité extérieure spécifiées au point 4.2.9.1.3.1.
- 3) Les aspects d'ergonomie et de santé doivent être pris en compte pour la conception du siège et pour son utilisation par le conducteur.

##### **Exigences en matière d'intégration dans la cabine de conduite :**

- 4) La fixation du siège dans la cabine doit permettre de satisfaire aux exigences de visibilité extérieure telles qu'elles sont précisées au point 4.2.9.1.3.1 ci-dessus en utilisant la plage de réglage du siège (au niveau du composant) ; elle ne doit pas altérer les aspects d'ergonomie et de santé du siège ni son utilisation par le conducteur.
- 5) En cas d'urgence, le siège ne doit pas représenter un obstacle pour la sortie du conducteur.
- 6) Pour les locomotives et les voitures à cabine de réversibilité, également destinées à être exploitées par un conducteur debout, la fixation du siège du conducteur doit permettre le dégagement de l'espace nécessaire à la conduite debout.

#### 4.2.9.1.6 Pupitre de conduite – Ergonomie

- 1) La disposition du pupitre, de ses équipements de commande et de contrôle doit tenir compte des cotes anthropométriques du conducteur indiquées dans l'appendice E de sorte que celui-ci puisse conduire,

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 104 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

pour la position de conduite la plus fréquente, dans une position normale et qui n'entrave pas sa liberté de mouvement.

- 2) Pour pouvoir disposer sur le pupitre des documents papier nécessaires à la conduite, une surface de lecture minimale de 30 cm en largeur pour 21 cm en hauteur doit être rendue disponible devant le siège du conducteur.
- 3) Les équipements de commande et de contrôle doivent être clairement repérés pour faciliter leur identification par le conducteur.
- 4) Si les efforts de traction et/ou de freinage sont pilotés par un manipulateur à levier (combinés ou individuels), le conducteur doit augmenter l'« effort de traction » en poussant vers l'avant la poignée de commande, et augmenter l'« effort de freinage » en la tirant vers lui.

Le cas échéant, la position de freinage d'urgence du manipulateur doit se distinguer clairement de celles correspondant aux autres positions (par exemple, le cran).

#### 4.2.9.1.7 *Climatisation et qualité de l'air*

- 1) L'air de la cabine doit être renouvelé pour maintenir une concentration de CO<sub>2</sub> conforme aux niveaux spécifiés au point 4.2.5.8 de la présente PTU.
- 2) Les déplacements d'air dus au système de ventilation ne doivent pas dépasser, au niveau de la tête et des épaules du conducteur en position de conduite assise (définie au point 4.2.9.1.3), la valeur limite reconnue pour assurer un environnement de travail satisfaisant.

#### 4.2.9.1.8 *Éclairage intérieur*

- 1) Le conducteur doit pouvoir commander l'éclairage général de la cabine dans tous les modes normaux d'exploitation du matériel roulant (y compris « hors tension »). La luminosité au niveau du pupitre de conduite doit être supérieure à 75 lux, sauf pour les engins de voie pour lesquels elle doit être supérieure à 60 lux.
- 2) Le conducteur doit pouvoir commander un éclairage indépendant pour éclairer la zone de lecture de son pupitre, et en régler l'intensité jusqu'à 150 lux au minimum.
- 3) Le conducteur doit disposer d'un éclairage indépendant pour les éclairer et doit pouvoir en régler l'intensité.
- 4) Afin d'éviter toute confusion dangereuse avec la signalisation d'exploitation extérieure, aucune lumière ou éclairage vert ne doivent être présents dans la cabine de conduite, à l'exception
 

des systèmes de signalisation conçus avant l'entrée en vigueur de la présente PTU.	des systèmes de signalisation de catégorie B (tels que définis dans la STI CCS).
--	--

### 4.2.9.2 *Pare-brise*

#### 4.2.9.2.1 *Caractéristiques mécaniques*

- 1) Les dimensions, l'emplacement, la forme et les équipements (y compris pour la maintenance) des fenêtres ne doivent pas altérer la visibilité extérieure du conducteur (telle que définie au point 4.2.9.1.3.1) et doivent permettre de l'assister pour la conduite.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 105 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Les pare-brise de la cabine de conduite doivent résister aux projectiles, tels que spécifiés au point 4.2.7 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 55, et avoir une résistance à la projection d'éclats telle que spécifiée au point 4.2.9 de la même spécification.

#### 4.2.9.2.2 Propriétés optiques

- 1) La qualité optique des pare-brise de la cabine de conduite doit garantir une bonne visibilité de la signalisation (forme et couleur) et ce, quelles que soient les conditions d'exploitation (y compris, par exemple, lorsque le pare-brise est chauffé pour éviter la formation de buée et de givre).
- 2) L'angle entre images primaires et secondaires du pare-brise dans sa position d'installation sur l'unité doit être tel que spécifié au point 4.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 56.
- 3) Les distorsions optiques admissibles doivent être telles que spécifiées au point 4.2.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 56.
- 4) L'effet de voile (netteté) doit être tel que spécifié au point 4.2.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 56.
- 5) La transmittance lumineuse doit être telle que spécifiée au point 4.2.5 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 56.
- 6) La chromaticité doit être telle que spécifiée au point 4.2.6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 56.

#### 4.2.9.2.3 Équipement

- 1) Le pare-brise doit être équipé de systèmes antigivre, antibuée et de nettoyage extérieur actionnables par le conducteur.
- 2) L'emplacement, le type et l'efficacité des systèmes de nettoyage du pare-brise doivent permettre au conducteur de maintenir son champ de vision dégagé vers l'extérieur dans la plupart des conditions météorologiques et d'exploitation, et ne doivent pas entraver la visibilité extérieure du conducteur.
- 3) Le pare-brise doit être équipé d'un système de protection contre les effets du soleil qui ne limite pas la visibilité extérieure du conducteur (panneaux, signaux et autres indications visuelles) lorsqu'il est en position non utilisée.

#### 4.2.9.3 Interface homme-machine

##### 4.2.9.3.1 Fonction de contrôle de l'activité du conducteur

- 1) La cabine de conduite doit être équipée d'un dispositif de surveillance de l'activité du conducteur, permettant d'arrêter automatiquement le train en cas de détection d'inactivité du conducteur. Cela offre à l'entreprise ferroviaire des moyens techniques embarqués permettant de satisfaire à l'exigence d'arrêt du train si le conducteur ne réagit pas pendant une durée X telle que définie ci-dessous. | du point 4.2.2.9 de la STI OPE.
- 2) **Spécifications du dispositif de surveillance de l'activité (et inactivité) du conducteur :**

L'activité du conducteur doit être surveillée pendant que le train est en configuration de conduite et en mouvement (le critère de détection de mouvement est le seuil de vitesse lente) ; cette surveillance

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 106 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

consiste à contrôler l'action du conducteur sur les interfaces homme-machine reconnues, comme les dispositifs dédiés (pédale, boutons-poussoirs, touches tactiles, etc.), et/ou les interfaces homme-machine reconnues qui existent avec le système de contrôle et de surveillance du train.

Lorsqu'aucune action n'est détectée pendant plus de X secondes, un signal d'inactivité du conducteur est déclenché.

Le système doit permettre de régler (en atelier, dans le cadre d'une activité de maintenance) la durée X dans la plage comprise entre 5 secondes et 60 secondes.

Lorsque la même action est détectée en continu pendant une durée maximale de 60 secondes, sans autre activité sur une interface homme-machine reconnue, le signal d'inactivité du conducteur doit également être déclenché.

Avant de déclencher un signal d'inactivité du conducteur, ce dernier doit être averti de manière à lui permettre de réagir et de réinitialiser le système.

Le système doit disposer de l'information « signal d'inactivité du conducteur déclenché » pour permettre une interface avec d'autres systèmes (système radio).

### 3) **Exigence supplémentaire :**

La fonction de détection de l'inactivité du conducteur doit faire l'objet d'une étude de fiabilité portant sur le mode de défaillance des composants, les redondances, les logiciels, les contrôles périodiques et d'autres dispositions, et le taux de défaillance estimé de la fonction (l'inactivité du conducteur telle qu'elle est précisée ci-dessus n'est détectée) doit figurer dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.

### 4) **Spécifications des actions déclenchées au niveau du train en cas de détection d'inactivité du conducteur :**

Lorsque le train est en configuration de conduite ou en mouvement (le critère de détection de mouvement est le seuil de vitesse lente), toute inactivité du conducteur doit entraîner le freinage de service maximal ou l'activation du frein d'urgence.

Le freinage de service maximal doit être contrôlé automatiquement et, en cas de défaillance, doit être suivi par l'activation du freinage d'urgence.

### 5) **Remarques :**

- La fonction décrite dans la présente clause peut être assumée par le sous-système « CCS ».
- La valeur de la durée X doit être définie et justifiée par l'entreprise ferroviaire (application des règles d'exploitation et MSC, | des STI OPE et MSC, et prise en considération de ses codes de pratiques ou moyens de mise en conformité actuels ; en dehors du champ d'application de la présente PTU).
- À titre transitoire, il est également permis d'installer un système à durée fixe X (sans ajustement possible) à condition que la durée X soit comprise entre 5 et 60 secondes et que l'entreprise ferroviaire puisse justifier cette durée fixe (telle que décrite plus haut).
- Les États parties peuvent demander aux entreprises ferroviaires actives sur leur territoire d'adapter leur matériel roulant avec une limite maximum pour la durée X
- Un État membre peut imposer aux entreprises ferroviaires actives sur son territoire d'adapter leur matériel roulant avec une limite maximum pour la durée X si l'État membre peut démontrer que c'est

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 107 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

si cela est nécessaire pour maintenir leur niveau de sécurité.

nécessaire pour préserver le niveau de sécurité national. Dans d'autres cas, les États membres ne peuvent empêcher l'accès à une entreprise ferroviaire qui utilise une durée supérieure Z (dans la fourchette de temps spécifiée).

#### 4.2.9.3.2 Indication de vitesse

- 1) Cette fonction et l'évaluation de conformité correspondante

font partie des spécifications du système de signalisation et doivent satisfaire aux règles applicables sur le réseau. La conformité à la STI CCS résulte en une présomption de conformité avec toutes les exigences relatives à l'indication de la vitesse sur tous les réseaux, sauf mention contraire dans une spécification technique nationale applicable conformément aux dispositions de l'article 12 des APTU.

sont spécifiées dans la STI CCS.

#### 4.2.9.3.3 Tableau de contrôle et écrans de conduite

- 1) Les exigences fonctionnelles portant sur les informations et commandes disponibles dans la cabine de conduite sont spécifiées avec les autres exigences applicables à la fonction concernée, au point décrivant cette fonction. Cela s'applique également aux informations et commandes fournies par les tableaux de contrôle et les écrans de conduite.

Les informations et commandes du système ERTMS (*European Railway Traffic Management System*), dont celles apparaissant sur un tableau de contrôle,

font partie des spécifications du système de signalisation et doivent satisfaire aux règles applicables sur le réseau. La conformité à la STI CCS résulte en une présomption de conformité avec toutes les exigences relatives au tableau de contrôle et aux écrans de conduite sur tous les réseaux, sauf mention contraire dans une spécification technique nationale applicable conformément aux dispositions de l'article 12 des APTU.

sont spécifiées dans la STI CCS.

- 2) Concernant les fonctions spécifiées dans la présente PTU, les informations et commandes mises à disposition du conducteur sur les tableaux de contrôle ou écrans de conduite pour contrôler et commander le train doivent être conçues de manière à pouvoir les utiliser et réagir correctement.

#### 4.2.9.3.4 Commandes et voyants

- 1) Les exigences fonctionnelles sont spécifiées avec les autres exigences applicables à une fonction donnée, au point décrivant cette fonction.
- 2) Tous les voyants lumineux doivent pouvoir être lus correctement en conditions d'éclairage naturel ou artificiel, lumière incidente comprise.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 108 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 3) Le reflet éventuel des indicateurs et boutons lumineux dans les vitres de la cabine de conduite ne doit pas gêner la visibilité du conducteur dans sa position de travail normale.
- 4) Afin d'éviter toute confusion dangereuse avec la signalisation d'exploitation extérieure, aucune lumière ou éclairage vert ne doivent être présents dans la cabine de conduite, à l'exception des systèmes de signalisation conçus avant l'entrée en vigueur de la présente PTU. | des systèmes de signalisation de classe B (tels que définis dans la STI CCS).
- 5) Les informations sonores émises dans la cabine par les équipements embarqués doivent dépasser de 6 dB(A) au minimum le niveau de bruit de la cabine (ce niveau de bruit utilisé comme référence est mesuré dans les conditions indiquées dans la PTU Bruit.

#### 4.2.9.3.5 *Étiquettes*

- 1) Les informations suivantes doivent être affichées dans les cabines de conduite :
  - vitesse maximale ( $V_{max}$ ),
  - numéro d'immatriculation du matériel roulant (numéro du véhicule de traction),
  - emplacement des équipements portatifs (par exemple, outillage d'auto-sauvetage, signaux),
  - issue de secours.
- 2) Des pictogrammes harmonisés doivent être utilisés pour repérer les commandes et voyants de la cabine.

#### 4.2.9.3.6 *Fonction de radiocommande exercée par le personnel pour les opérations de manœuvre*

- 1) Si une fonction de radiocommande est fournie, et permet à un membre du personnel de contrôler l'unité pendant les opérations de manœuvre, cette fonction doit permettre au conducteur d'effectuer les manœuvres en toute sécurité, et empêcher toute erreur de manipulation.
- 2) On part du principe que le membre du personnel peut visuellement repérer les mouvements du train lorsqu'il utilise la fonction de commande à distance.
- 3) La conception et l'évaluation de la fonction de commande à distance doivent être vérifiées conformément aux normes reconnues.

#### 4.2.9.4 *Outillage embarqué et équipement portatif*

- 1) Un espace doit être disponible dans ou à proximité de la cabine de conduite pour entreposer les équipements suivants, dans le cas où ils sont nécessaires au conducteur en situation d'urgence :
  - lanterne portable à double éclairage (blanc et rouge),
  - équipement de court-circuit pour les circuits de voie,
  - cales antidérive, si les performances du frein de stationnement sont insuffisantes en raison de la déclivité de la voie (voir point 4.2.4.5.5 « Frein de stationnement »),
  - extincteur (doit être situé dans la cabine ; voir également point 4.2.10.3.1),
  - sur les véhicules de traction de trains de marchandises nécessitant du personnel à bord de ces véhicules : un dispositif d'auto-sauvetage,

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 109 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

pour le conducteur et les autres personnes à bord, remplissant les conditions de la norme EN 402:2003 ou de la norme EN 403:2004.

conformément à la clause 4.7.1 de la STI STF.

#### 4.2.9.5 Rangements à l'usage du personnel de bord

##### 1) Chaque cabine de conduite doit être équipée :

- de deux crochets pour les vêtements ou d'une niche avec un système de penderie,
- d'un espace de rangement pouvant recevoir une valise ou un sac de 300 mm x 400 mm x 400 mm.

#### 4.2.9.6 Dispositif enregistreur

##### 1) L'entreprise ferroviaire doit au minimum enregistrer les données suivantes :

- le franchissement de signaux de danger ou de « fin d'autorisation de mouvement » sans autorisation,
- l'application du freinage d'urgence,
- la vitesse de marche du train,
- une isolation ou une neutralisation des systèmes de contrôle-commande (signalisation) embarqués,
- l'utilisation du dispositif d'avertissement sonore (trompe),
- l'utilisation des commandes de portes (ouverture, fermeture),
- la détection d'une surchauffe de boîtes d'essieux par des détecteurs de boîtes chaudes embarqués, si le train en est équipé,
- l'identifiant de la cabine dont les données sont enregistrées afin d'être contrôlées.

La liste des informations à enregistrer est définie dans la STI OPE.

##### 2) L'unité doit être équipée d'un support d'enregistrement, conforme aux exigences suivantes :

- 3) – Les exigences fonctionnelles indiquées aux points 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3 et 4.2.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 57, doivent être respectées.
- 4) – Les performances d'enregistrement doivent être conformes à la classe R1 du point 4.3.1.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 57.
- 5) – L'intégrité (cohérence, exactitude) des données enregistrées et extraites doit être conforme au point 4.3.1.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 57.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 110 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 6) – L'intégrité des données doit être garantie conformément au point 4.3.1.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 57.
- 7) – Le niveau de protection applicable au support de mémoire protégé doit être « A », conformément au point 4.3.1.6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 57.

#### **4.2.10 Sécurité incendie et évacuation**

##### 4.2.10.1 Généralités et classification

- 1) La présente clause s'applique à toutes les unités.
- 2) Le matériel roulant doit garantir la sécurité des voyageurs et du personnel de bord en cas d'incident (incendie à bord, par exemple), et permettre leur évacuation et leur sauvetage rapide en cas d'urgence. La conformité à toutes les exigences de la présente PTU permet de satisfaire à l'exigence générale ci-dessus.
- 3) La catégorie de l'unité concernant la sécurité incendie prise en compte pour la conception, telle qu'elle est définie au point 4.1.4 de la présente PTU, doit être consignée dans la documentation technique décrite au point 4.2.12 de la présente PTU.

##### 4.2.10.2 Mesures de prévention des incendies

###### 4.2.10.2.1 Exigences relatives aux matériaux

- 1) La sélection des matériaux et des composants doit tenir compte de leurs propriétés de comportement au feu, comme l'inflammabilité, l'opacité des fumées et la toxicité.
- 2) Les matériaux utilisés pour construire l'unité de matériel roulant doivent être conformes aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 58 pour les « catégories d'exploitation » définies ci-dessous :
  - « catégorie d'exploitation 2 » pour la catégorie A : matériel roulant destiné au transport de voyageurs (y compris les locomotives voyageurs),
  - « catégorie d'exploitation 3 » pour la catégorie B : matériel roulant destiné au transport de voyageurs (y compris les locomotives voyageurs),
  - « catégorie d'exploitation 2 » pour les locomotives marchandises et les unités automotrices conçues pour le transport d'autres charges utiles que les voyageurs (courrier, fret, etc.),
  - « catégorie d'exploitation 1 » pour les engins de voie, les exigences particulières étant limitées aux zones accessibles au personnel lorsque l'unité se trouve en configuration de transport (voir le point 2.3 de la présente PTU).
- 3) Pour garantir la constance des caractéristiques du produit et du processus de fabrication :
  - il est nécessaire que le certificat de conformité d'un matériau avec la norme, qui doit être établi immédiatement après essai du matériau, soit revu tous les 5 ans.
  - si les caractéristiques du produit et le processus de fabrication restent inchangés, et s'il en va de même des exigences (PTU), il n'est pas nécessaire de soumettre ce matériau à un nouvel essai ; seule la date d'émission du certificat doit être mise à jour.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 111 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.10.2.2 Dispositions spécifiques pour les produits inflammables

- 1) Des mesures doivent être prises au niveau des véhicules ferroviaires pour empêcher un incendie de se déclarer et de se propager à la suite d'une fuite de liquides ou de gaz inflammables.
- 2) Les liquides inflammables utilisés comme agent de refroidissement du matériel à haute tension des locomotives marchandises doivent être conformes à l'exigence R14 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 59.

#### 4.2.10.2.3 Détection de boîte chaude

Les exigences sont indiquées au point 4.2.3.3.2 de la présente PTU.

#### 4.2.10.3 Mesures de détection des incendies et de lutte contre le feu

##### 4.2.10.3.1 Extincteurs portatifs

- 1) Le présent point est applicable aux unités conçues pour le transport de voyageurs et/ou du personnel de bord.
- 2) L'unité doit être équipée d'extincteurs portatifs appropriés et suffisants, dans les espaces réservés aux voyageurs et au personnel de bord.
- 3) Les extincteurs à eau avec additifs sont considérés comme suffisants pour le matériel roulant embarqué.

##### 4.2.10.3.2 Systèmes de détection d'incendie

- 1) Les équipements et les espaces du matériel roulant qui présentent un risque intrinsèque d'incendie doivent être équipés d'un système de détection des incendies à un stade précoce.
- 2) En cas de détection d'un incendie, le conducteur doit en être informé et des mesures automatiques appropriées doivent être engagées pour minimiser les risques ultérieurs pour les voyageurs et le personnel du train.
- 3) Pour les compartiments de places couchées, la détection d'un incendie doit déclencher un signal d'alerte acoustique et optique dans les espaces touchés. Le signal acoustique doit être suffisant pour réveiller les voyageurs. Le signal optique doit être clairement visible et ne doit pas être occulté par des obstacles.

##### 4.2.10.3.3 Système automatique de lutte contre l'incendie pour les unités de fret à moteur diesel

- 1) Le présent point est applicable aux locomotives marchandises à moteur diesel et aux unités automotrices de fret à moteur diesel.
- 2) Ces unités doivent être équipées d'un système automatique capable de détecter un incendie de carburant diesel, d'éteindre tous les appareils pertinents et de couper l'alimentation en carburant.

##### 4.2.10.3.4 Systèmes de confinement et de contrôle des incendies pour le matériel roulant destiné au transport de voyageurs

- 1) Le présent point est applicable aux unités de la catégorie B : matériel roulant destiné au transport de voyageurs.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 112 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) L'unité doit être équipée de dispositifs suffisants pour contrôler la propagation de la chaleur et des effluents du feu à travers le train.
- 3) Cette exigence est considérée comme satisfaite par la vérification de la conformité aux dispositions suivantes :
- L'unité doit être équipée de cloisons transversales dans les espaces réservés aux voyageurs et au personnel de bord de chaque véhicule, avec une séparation maximale de 30 mètres qui doit satisfaire aux exigences d'intégrité pendant 15 minutes au minimum (en supposant que le feu puisse se déclarer des deux côtés de la cloison) ou de tout autre système de confinement et de contrôle des incendies.
  - L'unité doit être équipée de barrières coupe-feu qui doivent satisfaire aux exigences d'intégrité et d'isolation thermique pendant 15 minutes au minimum aux emplacements ci-dessous (le cas échéant pour l'unité concernée) :
    - entre la cabine de conduite et le compartiment à l'arrière de celle-ci (en supposant que l'incendie se déclare dans le compartiment arrière),
    - entre le moteur à combustion et les espaces adjacents destinés aux voyageurs/au personnel (en supposant que le feu se déclare dans le moteur à combustion),
    - entre les compartiments contenant la ligne d'alimentation électrique et/ou l'équipement du circuit de traction et l'espace destiné aux voyageurs et au personnel de bord (en supposant que le feu se déclenche dans la ligne d'alimentation électrique et/ou l'équipement du circuit de traction).
  - L'essai doit être réalisé conformément aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 60.
- 4) Si d'autres systèmes de confinement et de contrôle des incendies sont utilisés en remplacement des cloisons transversales dans les espaces réservés aux voyageurs et au personnel de bord, les exigences suivantes s'appliquent :
- ils sont installés dans chaque véhicule de l'unité destiné au transport de voyageurs et/ou du personnel de bord,
  - ils doivent garantir que le feu et la fumée ne se propagent pas dans des concentrations dangereuses sur plus de 30 m en longueur au sein des espaces réservés aux voyageurs et au personnel de bord, pendant au moins 15 minutes à compter de la déclaration de l'incendie.

L'évaluation de ce paramètre fait l'objet d'un point ouvert.

- 5) Si d'autres systèmes de confinement et de contrôle des incendies sont utilisés et s'ils reposent sur la fiabilité et la disponibilité des systèmes, des composants ou des fonctions, ils doivent faire l'objet d'une étude de fiabilité portant sur le mode de défaillance des composants, les redondances, les logiciels, les contrôles périodiques et d'autres dispositions, et le taux de défaillance estimé de la fonction (absence de contrôle de la propagation de la chaleur et des effluents du feu) doit figurer dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.

Sur la base de cette étude, les conditions d'exploitation et de maintenance du système de confinement et de contrôle des incendies doivent être définies et figurer dans la documentation d'exploitation et de maintenance définie aux points 4.2.12.3 et 4.2.12.4.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 113 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.10.3.5 Actions de protection contre la propagation du feu pour les locomotives marchandises et les unités automotrices de fret

- 1) Le présent point est applicable aux locomotives marchandises à moteur diesel et aux unités automotrices de fret.
- 2) Ces unités doivent être équipées d'un pare-feu protégeant la cabine de conduite.
- 3) Ces barrières coupe-feu doivent satisfaire aux exigences d'intégrité et d'isolation thermique pendant 15 minutes au minimum ; elles doivent être soumises à un essai réalisé conformément aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 61.

#### 4.2.10.4 Exigences liées aux situations d'urgence

##### 4.2.10.4.1 Éclairage de secours

- 1) En vue d'assurer la protection et la sécurité à bord en cas d'urgence, les trains sont équipés d'un système d'éclairage de secours. Ce système doit fournir un niveau d'éclairage suffisant dans les espaces voyageurs et les emplacements de service, selon les modalités suivantes :
  - 2) – pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h, pendant un temps d'activité minimal de trois heures suivant une défaillance de l'alimentation principale en énergie,
  - 3) – pour les unités dont la vitesse maximale de conception est inférieure à 250 km/h, pendant un temps d'activité minimal de 90 minutes suivant une défaillance de l'alimentation principale en énergie,
  - 4) – puissance d'éclairage d'au moins 5 lux au niveau du sol.
- 5) Les valeurs de la puissance d'éclairage pour des espaces spécifiques et les méthodes d'évaluation de conformité doivent être précisées dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 62.
- 6) En cas d'incendie, le système d'éclairage d'urgence doit continuer à fonctionner au moins à 50 % dans les véhicules non touchés par l'incendie, pendant au minimum 20 minutes. Cette exigence est considérée comme remplie par une analyse satisfaisante des modes de défaillance.

##### 4.2.10.4.2 Contrôle des fumées

- 1) Le présent point est applicable à toutes les unités. En cas d'incendie, la diffusion des fumées doit être limitée dans les espaces occupés par les voyageurs et/ou le personnel de bord en application des exigences suivantes :
  - 2) Pour empêcher les fumées extérieures de pénétrer dans l'unité, il doit être possible d'arrêter ou de fermer tous les moyens d'aération externe.  
 Cette exigence est vérifiée sur le sous-système « matériel roulant » au niveau unité.
  - 3) Pour empêcher les fumées qui pourraient se trouver à l'intérieur d'un véhicule de se propager, il doit être possible d'arrêter la ventilation et la recirculation au niveau véhicule, en arrêtant l'aération.
  - 4) Il est permis de déclencher ces mesures manuellement par le biais du personnel de bord, ou d'une télécommande ; le déclenchement peut être effectué au niveau du train ou du véhicule.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 114 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 5) Pour les unités appelées à circuler sur des lignes équipées du système ETCS de contrôle-commande et de signalisation,

(y compris les informations « étanchéité à l'air » décrites dans l'annexe A, index 77 de la STI CCS),

ce dispositif de commande embarqué doit permettre de recevoir des informations relatives à l'étanchéité à l'air.

#### 4.2.10.4.3 *Signal d'alarme et moyens de communication*

Les exigences sont indiquées aux points 4.2.5.2, 4.2.5.3 et 4.2.5.4 de la présente PTU.

#### 4.2.10.4.4 *Disponibilité de marche*

- 1) La présente clause est applicable aux catégories A et B : matériel roulant destiné au transport de voyageurs (y compris les locomotives voyageurs).
- 2) L'unité doit être conçue de manière que, en cas d'incendie à bord, la disponibilité de marche du train lui permette de fonctionner à un niveau adapté de lutte contre l'incendie.
- 3) La conformité doit être démontrée en appliquant la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 63, selon laquelle les fonctions du système affecté par un incendie de « type 2 » doivent être :
  - freinage pour le matériel roulant de sécurité incendie de catégorie A : cette fonction doit être évaluée pendant une durée de 4 minutes.
  - freinage et traction pour le matériel roulant de sécurité incendie de catégorie B : ces fonctions doivent être évaluées pendant une durée de 15 minutes à une vitesse minimale de 80 km/h.

#### 4.2.10.5 Exigences liées à l'évacuation

##### 4.2.10.5.1 *Issues de secours des espaces pour voyageurs*

- 1) Le présent point s'applique à toutes les unités conçues pour le transport de voyageurs.

#### **Définitions et précisions**

- 2) Issue de secours : disposition prévue au niveau du train pour permettre aux personnes s'y trouvant d'en sortir en cas d'urgence. Une porte extérieure pour voyageurs est un exemple typique d'issue de secours.
- 3) Couloir de déplacement : couloir le long de l'axe longitudinal du train, accessible et évacuable des deux côtés, et qui ne gêne en rien le déplacement des voyageurs et du personnel de bord. Les portes intérieures du couloir de déplacement destinées à être utilisées par les voyageurs en conditions normales et qui peuvent également être ouvertes en cas de panne de courant ne sont pas considérées comme gênantes pour le déplacement des voyageurs et du personnel de bord.
- 4) Espace voyageurs : espace accessible par les voyageurs sans autorisation particulière.
- 5) Compartiment : espace réservé aux voyageurs ou au personnel de bord, et ne pouvant être utilisé comme couloir de déplacement ni par les voyageurs ni par le personnel de bord.

#### **Exigences**

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 115 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 6) Les issues de secours doivent être prévues en quantités suffisantes le long des couloirs de déplacement des deux côtés de l'unité ; elles doivent être signalées et être accessibles et suffisamment grandes pour permettre l'évacuation des personnes piégées.
- 7) Une issue de secours doit pouvoir être ouverte par un voyageur de l'intérieur du train.
- 8) Toutes les portes extérieures pour voyageurs doivent être équipées de dispositifs d'ouverture de secours permettant d'en faire des issues de secours potentielles (voir point 4.2.5.5.9).
- 9) Chaque véhicule conçu pour contenir jusqu'à 40 voyageurs doit posséder au moins deux issues de secours.
- 10) Chaque véhicule conçu pour contenir plus de 40 voyageurs doit posséder au moins trois issues de secours.
- 11) Chaque véhicule doit posséder au moins une issue de secours de chaque côté.
- 12) Le nombre de portes et leurs dimensions doivent permettre l'évacuation complète en trois minutes des voyageurs sans leurs bagages. Il est permis d'envisager que les voyageurs à mobilité réduite devront être aidés par d'autres voyageurs ou par le personnel du train, et que les personnes en fauteuil roulant seront évacuées sans leur fauteuil roulant.

Le respect de cette exigence est vérifié par un essai dans des conditions d'exploitation normale.

#### 4.2.10.5.2 Issues de secours de la cabine de conduite

Les exigences sont indiquées au point 4.2.9.1.2 de la présente PTU.

### 4.2.11 Entretien

#### 4.2.11.1 Généralités

- 1) L'entretien et les réparations mineures permettant d'exploiter les véhicules en toute sécurité entre deux opérations de maintenance doivent pouvoir être réalisés sur une partie du réseau située loin de la base d'origine.
- 2) Le présent point rassemble les exigences relatives à l'entretien des trains pendant leur exploitation, ou lors de leur stationnement sur un réseau. La plupart de ces exigences visent à garantir que le matériel roulant dispose des équipements nécessaires pour satisfaire aux dispositions formulées dans les autres points de la présente PTU et  
des réseaux sur lesquels il est appelé à circuler. | dans ceux de la STI « infrastructure ».
- 3) Les trains doivent pouvoir rester en stationnement, sans personnel à bord, avec le maintien de l'alimentation en électricité à partir de la caténaire ou de l'alimentation auxiliaire pour l'éclairage, la climatisation, les meubles réfrigérants, etc.

#### 4.2.11.2 Nettoyage extérieur des trains

##### 4.2.11.2.1 Nettoyage du pare-brise de la cabine de conduite

- 1) Le présent point est applicable à toutes les unités pourvues d'une cabine de conduite.
- 2) Le nettoyage des vitres frontales du poste de conduite doit pouvoir être réalisé de l'extérieur du train sans démonter le moindre composant ou habillage.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 116 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.11.2 Nettoyage extérieur via une installation de lavage

- 1) Le présent point est applicable aux unités équipées d'un équipement de traction destinées à être lavés extérieurement via une installation de lavage.
- 2) La vitesse de passage des trains destinés à être lavés extérieurement, sur une voie en palier, via une installation de lavage, doit être comprise entre 2 et 5 km/h. La présente exigence a pour but de garantir une totale compatibilité avec les installations de lavage.

#### 4.2.11.3 Raccord de vidange de toilettes

- 1) Le présent point est applicable aux unités équipées de systèmes de toilettes étanches à recirculation (utilisant de l'eau claire ou recyclée) qui doivent être vidées à des intervalles suffisants et selon un calendrier précis dans des entrepôts désignés.
- 2) Les raccords suivants de l'unité au système de vidange des toilettes doivent être conformes aux spécifications ci-dessous :
  - buse d'évacuation 3" (partie interne) : voir l'appendice G-1,
  - raccord de rinçage de la cuve des toilettes (partie interne), dont l'utilisation est facultative : voir l'appendice G-1.

#### 4.2.11.4 Équipement de remplissage en eau

- 1) Le présent point est applicable aux unités équipées de réservoirs d'eau couverts par le point 4.2.5.1 de la présente PTU.
- 2) L'eau fournie au train, jusqu'à l'interface de remplissage en eau du matériel roulant, sur le réseau interopérable, doit être potable, conformément aux dispositions applicables dans l'État concerné.

à la directive 98/83/CE, comme spécifié dans la clause 4.2.12.4 de la STI INF.

Les équipements de stockage embarqués ne doivent pas induire de risques sanitaires supplémentaires par rapport aux risques liés au stockage de l'eau de ravitaillement conformément aux dispositions ci-dessus. La présente exigence est considérée satisfaite par l'évaluation des conduites, des matériaux d'étanchéité et de la qualité de l'eau. Les matériaux doivent être appropriés pour le transport et le stockage de l'eau destinée à la consommation humaine.

#### 4.2.11.5 Interface de remplissage en eau

- 1) Le présent point est applicable aux unités équipées de cuves à eau alimentant les équipements sanitaires en eau visées par le point 4.2.5.1 de la présente PTU.
- 2) La prise de remplissage en eau doit être conforme à l'illustration 1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 64.

#### 4.2.11.6 Exigences spécifiques pour le stationnement des trains

- 1) Le présent point est applicable aux unités destinées à être alimentées en énergie alors qu'elles sont stationnées.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 117 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) L'unité doit être compatible avec au moins l'un des systèmes d'alimentation électrique extérieure suivants, et doit être équipée (le cas échéant) de l'interface correspondante de connexion électrique à cette alimentation électrique extérieure (prise) :
  - 3) – alimentation par ligne de contact (voir point 4.2.8.2.9 « Exigences liées aux pantographes ») ;
  - 4) – ligne d'alimentation unipolaire (1 kV en courant alternatif, 1,5 kV en courant alternatif et courant continu, 3 kV en courant continu) , conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 111 ;
  - 5) – alimentation auxiliaire externe locale de 400 V qui peut être raccordée à une fiche de type « 3P+sol » conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 65.

#### 4.2.11.7 Matériel de réapprovisionnement en carburant

- 1) Le présent point est applicable aux unités équipées d'un système de réapprovisionnement en carburant.
- 2) Les trains diesel conformes  
aux dispositions applicables dans l'État concerné | à l'annexe II de la directive 2009/30/CE du  
Parlement européen et du Conseil<sup>14</sup>  
doivent être équipés de raccords de ravitaillement sur les deux côtés du véhicule à une hauteur maximum de 1 500 mm au-dessus du niveau du rail ; ils doivent être circulaires avec un diamètre minimum de 70 mm.
- 3) Les trains fonctionnant aux carburants autres que le diesel doivent être équipés d'une ouverture et d'un réservoir à carburant fiables de nature à empêcher tout remplissage accidentel avec un carburant inapproprié.
- 4) Le type de raccord de ravitaillement utilisé doit être consigné dans la documentation technique.

#### 4.2.11.8 Nettoyage intérieur des trains – Alimentation électrique

- 1) Pour les unités dont la vitesse maximale est supérieure ou égale à 250 km/h, une alimentation électrique d'une puissance de 3 000 VA en 230 V 50 Hz doit être mise à disposition à l'intérieur de l'unité ; les prises de courant doivent être implantées de façon à ce qu'aucune des parties de l'unité qui doivent être nettoyées ne soit éloignée de plus de 12 mètres de l'une de ces prises.

#### 4.2.12 Documentation d'exploitation et de maintenance

- 1) Les exigences spécifiées au présent point 4.2.12 s'appliquent à toutes les unités.

##### 4.2.12.1 Généralités

- 1) Le présent point 4.2.12 de la présente PTU décrit la documentation exigée dans la partie 2 de la PTU GEN-C<sup>15</sup> :

dans l'annexe IV, point 2.4a, de la directive (UE) 2016/797 (clause intitulée « Dossier technique ») :	
--	--

<sup>14</sup> JO L 140 du 5.6.2009, p. 88–113.

<sup>15</sup> Dossier technique – Dispositions générales, PTU GEN-C du 1<sup>er</sup> décembre 2017.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 118 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

« les caractéristiques techniques liées à la conception, notamment les plans généraux et de détail relatifs à l'exécution, les schémas électriques et hydrauliques, les schémas des circuits de commande, la description des systèmes informatiques et des automatismes, les notices de fonctionnement et d'entretien, etc., se rapportant au sous-système concerné ».

- 2) La documentation, faisant partie du dossier technique, est compilée par l'organisme d'évaluation | le demandeur et doit être jointe à la déclaration de vérification PTU.

Elle est conservée par

le détenteur | le demandeur pendant toute la durée de vie du sous-système.

- 3) Le détenteur | Le demandeur ou toute entité autorisée par le demandeur (par exemple, le détenteur) fournit à l'entité chargée de l'entretien, dès qu'elle est assignée à l'entretien de l'unité, la partie de cette documentation requise pour gérer la documentation d'entretien visée à l'article 9, § 1, lettre a), de l'annexe A aux ATMF (règles ECE). | telle que définie à l'article 14, paragraphe 3, point b), de la directive (UE) 2016/798<sup>16</sup>.

- 4) La documentation comprend également une liste des composants critiques pour la sécurité. Les composants critiques pour la sécurité sont les composants dont une défaillance unique est susceptible d'aboutir directement à un accident grave au sens de l'article 2, lettre z), des ATMF.. | au sens de l'article 3, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil.

- 5) Le contenu de la documentation est décrit aux points ci-dessous.

#### 4.2.12.2 Documentation générale

La documentation suivante décrivant le matériel roulant doit être fournie :

- 1) plans généraux ;
- 2) schémas électriques, pneumatiques et hydrauliques, schémas des circuits de commande permettant de décrire la fonction et le fonctionnement des systèmes concernés ;
- 3) description des systèmes informatisés embarqués accompagnée d'une description de leur fonctionnalité, de la spécification des interfaces, du traitement des données et des protocoles ;

<sup>16</sup> Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire ([JO L 138 du 26.5.2016, p. 102](#)).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 119 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 3 bis) pour les unités conçues et évaluées en vue d'une exploitation générale, cette documentation contient une description des interfaces électriques entre les unités et des protocoles de communication, avec la référence aux normes et autres documents normatifs qui ont été utilisés. Les protocoles de communication (le cas échéant) doivent être conformes aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 112 ;
- 4) profil de référence et respect des contours de référence interopérables G1, GA, GB, GC ou DE3, comme l'exige le point 4.2.3.1 ;
- 5) équilibrage de masse, en tenant compte des hypothèses sur les conditions de charge, conformément au point 4.2.2.10 ;
- 6) charge à l'essieu et entraxe d'essieux, conformément au point 4.2.3.2.1 ;
- 7) rapport d'essai sur le comportement dynamique, accompagné de l'enregistrement de l'essai de qualité de voie et les paramètres d'effort sur la voie y compris les possibles limites d'utilisation si l'essai du véhicule ne couvre qu'une partie des conditions d'essai, conformément au point 4.2.3.4.2 ;
- 8) hypothèses choisies pour évaluer les charges liées à la circulation du bogie, conformément au point 4.2.3.5.1 et au point 6.2.3.7 pour les essieux ;
- 9) performances de freinage, y compris l'analyse des modes de défaillance (modes dégradés) conformément au point 4.2.4.5 ;
- 9 bis) distance maximale entre le frein à courants de Foucault et la voie correspondant à la position « desserrée » du frein, seuil de vitesse déterminé, force verticale et effort de freinage en fonction de la vitesse du train, en cas d'activation complète (freinage d'urgence) et d'activation limitée (freinage de service) du frein à courants de Foucault, conformément au point 4.2.4.8.3 ;
- 10) présence et type de toilettes à bord d'une unité, caractéristiques des substances de vidange et de rinçage autres que l'eau claire, nature du système de traitement des eaux vidangées et normes utilisées pour évaluer leur conformité, conformément au point 4.2.5.1 ;
- 11) dispositions prises par rapport à la plage de paramètres environnementaux sélectionnée, si elle est différente de la plage nominale, conformément au point 4.2.6.1 ;
- 12) courbe caractéristique du vent, conformément au point 4.2.6.2.4 ;
- 13) performances de traction, conformément au point 4.2.8.1.1 ;
- 14) installation d'un système de mesure énergétique embarqué et de sa fonction de géolocalisation embarquée (facultatif), conformément au point 4.2.8.2.8 ; description de la communication du bord au sol et contrôle métrologique, y compris les fonctions liées aux classes de précision de la mesure de la tension, de la mesure du courant et du calcul des données énergétiques ;
- 15) hypothèses et données prises en compte dans l'étude de compatibilité des systèmes à courant alternatif, conformément au point 4.2.8.2.7 ;
- 16) nombre de pantographes simultanément en contact avec la ligne aérienne de contact, leur espacement et le type de distance de conception de la ligne aérienne de contact (A, B ou C) aux fins des essais d'évaluation, conformément au point 4.2.8.2.9.7.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 120 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.2.12.3 Documentation de maintenance

- 1) La maintenance est un ensemble d'activités destinées à maintenir, ou à remettre, une unité dans un état lui permettant d'assurer sa fonction première, à garantir l'intégrité continue de ses systèmes de sécurité et sa conformité aux normes qui lui sont applicables.

La documentation nécessaire pour entreprendre des activités de maintenance sur un matériel roulant se compose ainsi :

- 2) – Dossier justificatif de la conception de la maintenance : définit les opérations de maintenance et explique en quoi elles permettent de maintenir les caractéristiques du matériel roulant dans des limites d'utilisation acceptables au cours de sa durée de vie.  
Le dossier justificatif de la conception de la maintenance doit contenir des informations permettant de déterminer les critères d'inspection et la périodicité des activités de maintenance.
- 3) – Documentation de maintenance : définit de quelle manière il est recommandé d'effectuer les opérations de maintenance.

##### 4.2.12.3.1 Dossier justificatif de la conception de la maintenance

Le dossier justificatif de la conception de la maintenance doit contenir :

- 1) les précédents, principes et méthodes utilisés dans la conception de la maintenance de l'unité ;
- 1bis les précédents, principes et méthodes utilisés pour recenser les composants critiques pour la sécurité et les exigences spécifiques concernant leur exploitation, leur entretien, leur maintenance et la traçabilité des opérations de maintenance ;
- 2) les profils d'utilisation : limites de l'utilisation courante de l'unité (par exemple km/mois, limites climatiques, types autorisés de chargement, etc.) ;
- 3) les données pertinentes utilisées pour la conception de la maintenance et la provenance de ces données (retour d'expérience) ;
- 4) les essais, études, calculs réalisés pour la conception de la maintenance.

Les moyens en résultant (infrastructures, outils, etc.), nécessaires à la maintenance, sont décrits au point 4.2.12.3.2 « Documentation de maintenance ».

##### 4.2.12.3.2 Documentation de maintenance

- 1) La documentation de maintenance doit décrire la manière dont les activités de maintenance sont conduites.
- 2) Les activités de maintenance comprennent toutes les activités nécessaires, telles que les inspections, contrôles, essais, mesures, remplacements de pièces, réglages, réparations.
- 3) Les activités de maintenance se décomposent en :
  - activités de maintenance préventive – planifiées et contrôlées,
  - activités de maintenance corrective.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 121 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

**La documentation de maintenance doit inclure les éléments suivants :**

- 4) Hiérarchie des composants et description fonctionnelle : la hiérarchie définit les limites du matériel roulant en indiquant tous les objets appartenant à la structure de produit du matériel roulant concerné et en utilisant un nombre approprié de niveaux discrets. L'objet de plus bas niveau doit être un élément remplaçable.
- 5) Schémas des circuits, schémas des branchements, et schémas électriques.
- 6) Liste de pièces de rechange : liste des pièces comprenant des descriptions techniques et fonctionnelles des pièces détachées (unités remplaçables).  

La liste doit contenir toutes les pièces à changer suivant les conditions, à remplacer à la suite d'un dysfonctionnement de nature électrique ou mécanique, ou à commander en anticipation d'une casse possible (pare-brise par exemple).

Les constituants d'interopérabilité doivent être indiqués et référencés par rapport à la déclaration de conformité les concernant.
- 6 bis) Liste des composants critiques pour la sécurité : la liste des composants critiques pour la sécurité inclut les exigences spécifiques concernant l'entretien, la maintenance et la traçabilité des opérations d'entretien et de maintenance des composants critiques pour la sécurité.
- 7) Les valeurs limites des composants à ne pas dépasser en service doivent être stipulées ; il est également permis de spécifier certaines restrictions d'ordre opérationnel en mode dégradé (valeur limite atteinte).
- 8) Obligations imposées par le droit européen  
ou tout autre droit applicable : | :  
les obligations spécifiques auxquelles certains composants ou systèmes doivent satisfaire en vertu du droit européen  
ou tout autre droit applicable |  
doivent être indiquées.
- 9) Ensemble structuré des activités, procédures, moyens proposés par le demandeur pour mener à bien la tâche de maintenance.
- 10) Description des activités de maintenance.  
Les aspects suivants doivent être documentés (lorsqu'ils sont spécifiques à la demande) :
  - schémas et instructions de montage et de démontage de pièces de rechange,
  - critères de maintenance,
  - contrôles et essais,
  - outils et matériaux nécessaires pour accomplir la tâche (outillage spécial),
  - consommables nécessaires pour accomplir la tâche,
  - équipements de protection et mesures de sécurité individuelles (spéciaux).
- 11) Essais et procédures nécessaires à mettre en œuvre après chaque opération de maintenance, et avant la remise en service du matériel roulant.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 122 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 12) Manuels ou installations de dépannage (diagnostic de défaillances) pour toutes les défaillances raisonnablement prévisibles ; sont inclus les diagrammes et schémas fonctionnels des systèmes ou systèmes informatiques de diagnostic de pannes.

#### 4.2.12.4 Documentation d'exploitation

La documentation technique nécessaire à l'exploitation du matériel roulant se compose de :

- 1) Une description de l'exploitation en mode normal, y compris les caractéristiques d'exploitation et limitations de l'unité (par exemple, gabarit de véhicule, vitesse de conception maximale, charges à l'essieu, performances de freinage, type(s) et fonctionnement du ou des dispositifs de changement d'écartement de voie avec lequel ou lesquels l'unité est compatible, etc.) ;
- 2) Une description des différents modes dégradés raisonnablement prévisibles en cas de défaillance importante d'équipements ou de fonctions décrites dans la présente PTU.

Cette description s'accompagne des limites acceptables et des conditions d'exploitation associées auxquelles peut être soumise l'unité.

- 3) Une description des systèmes de contrôle et de surveillance permettant l'identification de défaillances importantes d'équipements ou de fonctions décrites dans la présente PTU

(par exemple, le point 4.2.4.9 relatif à la fonction « freinage »).

- 3 bis) Liste des composants critiques pour la sécurité: la liste des composants critiques pour la sécurité inclut les exigences spécifiques concernant leur exploitation et leur traçabilité.

- 4) Cette documentation technique d'exploitation doit être intégrée au dossier technique.

#### 4.2.12.5 Diagramme et instructions de levage

La documentation doit comprendre :

- 1) une description des procédures de levage et de mise sur vérins et les consignes y afférentes ;
- 2) une description des interfaces de levage et de mise sur vérins.

#### 4.2.12.6 Descriptions propres aux opérations de secours

La documentation doit comprendre :

- 1) une description des procédures d'utilisation des mesures de secours et précautions nécessaires à prendre, par exemple l'utilisation des issues de secours, l'accès au matériel roulant pour les opérations de secours, l'isolement des systèmes de freinage, la mise à la terre des équipements électriques, le remorquage, etc. ;
- 2) une description des effets lorsque les mesures d'urgence décrites sont prises, par exemple une réduction des performances de freinage après l'isolation des freins.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 123 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

### 4.3 Spécifications fonctionnelles et techniques des interfaces

Les parties suivantes comportent les tableaux 6, 7, 8, 9 et 10, constitués de cinq colonnes. Les trois colonnes de gauche font partie de la présente PTU.

La deuxième colonne apparaît également dans la STI équivalente de l'UE, quoique son titre ait été adapté afin de convenir à la fois au document de l'UE et à celui de l'OTIF.

#### 4.3.1 Interface avec le sous-système « énergie »

Tableau 6 : Interface avec le sous-système « énergie »

Référence aux dispositions de l'OTIF	Référence dans la présente PTU		Référence – Sous-système « Énergie »	STI « Énergie » <sup>17</sup>
	Paramètre	Points		Paramètre
Conformément à l'article 6, § 2, des ATMF, il est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire de garantir la compatibilité du véhicule avec l'infrastructure sur laquelle il est exploité.  Les exigences d'interface liées au sous-système Énergie sont énoncées au point 4.2.8.2 de la présente PTU.	Gabarit	4.2.3.1	Gabarit du pantographe	4.2.10
	Géométrie des archets	4.2.8.2.9.2		Appendice D
	Exploitation dans les limites de tensions et de fréquences	4.2.8.2.2	Tension et fréquence	4.2.3
			Paramètres de performance du système d'alimentation :	
	- Courant maximal de la ligne aérienne de contact	4.2.8.2.4	- Courant maximal train	4.2.4
	- Facteur de puissance	4.2.8.2.6	- Facteur de puissance	4.2.4
			- Tension utile moyenne	4.2.4
	- Courant maximal à l'arrêt	4.2.8.2.5	- Capacité de courant à l'arrêt des trains alimentés par systèmes à courant continu	4.2.5
	Freinage par récupération avec renvoi	4.2.8.2.3	Freinage par récupération	4.2.6

<sup>17</sup> Règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission tel que modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 Il n'existe pas de règles de l'OTIF équivalentes.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 124 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

<b>Référence aux dispositions de l'OTIF</b>	<b>Référence dans la présente PTU</b>		<b>Référence – Sous-système « Énergie »</b>	<b>STI « Énergie »<sup>17</sup></b>
	<b>Paramètre</b>	<b>Points</b>	<b>Paramètre</b>	<b>Points</b>
	d'énergie vers les lignes aériennes de contact			
	Dispositifs de mesure de la consommation d'énergie	4.2.8.2.8	Système au sol de collecte des données énergétiques	4.2.17
	- Débattement des pantographes	4.2.8.2.9.1	Géométrie de la ligne aérienne de contact	4.2.9
	- Géométrie des archets	4.2.8.2.9.2		
	Matériau des bandes de frottement	4.2.8.2.9.4	Matériau des fils de contact	4.2.14
	Effort de contact statique du pantographe	4.2.8.2.9.5	Effort de contact moyen	4.2.11
	Effort de contact et comportement dynamique du pantographe	4.2.8.2.9.6	Comportement dynamique et qualité du captage de courant	4.2.12
	Disposition des pantographes	4.2.8.2.9.7	Espacement des pantographes	4.2.13
	Franchissement des phases ou des sections de séparation de systèmes	4.2.8.2.9.8	Sections de séparation : - Phase - Système	4.2.15 4.2.16
	Protection électrique du train	4.2.8.2.10	Dispositif de coordination de la protection électrique	4.2.7
	Perturbations du système énergétique pour les systèmes à courant alternatif	4.2.8.2.7	Harmoniques et effets dynamiques pour les systèmes d'alimentation de traction à courant alternatif	4.2.8

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 125 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.3.2 Interface avec le sous-système « infrastructure »

Tableau 7 : Interface avec le sous-système « infrastructure »

Référence aux dispositions nationales ou de l'OTIF	Référence dans la présente PTU		Référence dans la PTU Infrastructure		
	Paramètre	Points	Paramètre	Points	
<p>Il n'y a pas d'exigences relatives à l'infrastructure dans la réglementation de l'OTIF.</p> <p>Conformément à l'article 6, § 2, des ATMF, il est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire de garantir la compatibilité du véhicule avec l'infrastructure sur laquelle il est exploité. La conception et le tracé des voies relèvent de la responsabilité de l'État partie.</p> <p>Les exigences d'interface pour le véhicule sont énoncées au point 4.2.3 de la présente PTU.</p>	Gabarit cinématique du matériel roulant	4.2.3.1	Gabarit d'infrastructure	4.2.3.1	
				Entraxe	4.2.3.2
				Rayon minimal de courbure	4.2.3.5
	Paramètre de charge à l'essieu		4.2.3.2.1.	Résistance de la voie aux charges verticales	4.2.6.1
				Résistance aux efforts transversaux	4.2.6.3
				Résistance des nouveaux ponts aux charges de la circulation	4.2.7.1
				Charge verticale équivalente pour les terrassements et effets de pression des terres	4.2.7.2
				Résistance des ponts existants et des terrassements aux charges de la circulation	4.2.7.4
	Comportement dynamique		4.2.3.4.2.	Insuffisance de dévers	4.2.4.3
	Valeurs limites dynamiques de marche pour le chargement de la voie		4.2.3.4.2.2	Résistance de la voie aux charges verticales	4.2.6.1
				Résistance aux efforts transversaux	4.2.6.3
	Conicité équivalente		4.2.3.4.3	Conicité équivalente	4.2.4.5
	Caractéristiques géométriques des essieux montés		4.2.3.5.2.1	Écartement de voie nominal	4.2.4.1
Caractéristiques géométriques des roues		4.2.3.5.2.2	Profil du champignon du rail pour la voie courante	4.2.4.6	
Systèmes automatiques pour gabarit variable		4.2.3.5.3	Géométrie en service des appareils de voie	4.2.5.3	
Rayon de courbure minimal		4.2.3.6	Rayon de courbure minimal en plan	4.2.3.4	

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 126 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Référence aux dispositions nationales ou de l'OTIF	Référence dans la présente PTU		Référence dans la PTU Infrastructure	
	Paramètre	Points	Paramètre	Points
Décélération moyenne maximale		4.2.4.5.1	Résistance longitudinale de la voie	4.2.6.2
			Actions dues à l'accélération et au freinage	4.2.7.1.5
Effets de souffle		4.2.6.2.1	Résistance des nouveaux ouvrages construits au-dessus ou adjacents aux voies	4.2.7.3
Variation de pression en tête de train		4.2.6.2.2	Variations de pression maximales en tunnel	4.2.10.1
Variations de pression maximales en tunnel		4.2.6.2.3	Entraxe des voies	4.2.3.2
Vent traversier		4.2.6.2.4	Effet des vents traversiers	4.2.10.2
Effet aérodynamique sur la voie ballastée		4.2.6.2.5	Envol de ballast	4.2.10.3
Système de vidange des toilettes		4.2.11.3	Vidange des toilettes	4.2.12.2
Nettoyage extérieur via une installation de lavage		4.2.11.2.2	Installations de nettoyage externe des trains	4.2.12.3
Équipement de remplissage en eau : Interface de remplissage en eau		4.2.11.4	Remplissage en eau	4.2.12.4
		4.2.11.5		
Matériel de réapprovisionnement en carburant		4.2.11.7	Réapprovisionnement en carburant	4.2.12.5
Exigences spécifiques pour le stationnement des trains		4.2.11.6	Alimentation électrique à quai	4.2.12.6

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 127 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.3.3 Interface avec le sous-système « exploitation »

Tableau 8 : Interface avec le sous-système « exploitation »

Référence aux dispositions nationales ou de l'OTIF	Référence dans la présente PTU		Référence – Sous-système « Exploitation »	STI Exploitation <sup>18</sup>
	Paramètre	Points		
La COTIF ne définit pas de dispositions d'urgence et les dispositions d'urgence nationales s'appliquent. Les exigences au point 4.2.2.2.4 sont jugées compatibles avec toutes les mesures d'urgence nationales.	Accouplement de secours	4.2.2.2.4	Dispositions d'urgence	4.2.3.6.3
Conformément à l'article 6, § 2, des ATMF, il est de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire de garantir la compatibilité du véhicule avec l'infrastructure sur laquelle il est exploité.	Paramètre de charge à l'essieu	4.2.3.2	Composition du train	4.2.2.5
	Performances de freinage	4.2.4.5	Freinage du train	4.2.2.6
	Feux extérieurs avant et arrière	4.2.7.1	Visibilité du train	4.2.2.1
	Avertisseur sonore	4.2.7.2	Audibilité du train	4.2.2.2
	Visibilité extérieure	4.2.9.1.3	Exigences concernant la visibilité de la signalisation et des repères au sol	4.2.2.8
	Propriétés optiques du pare-brise	4.2.9.2.2		
	Éclairage intérieur	4.2.9.1.8		
Fonction de contrôle de l'activité du conducteur	4.2.9.3.1	Vigilance du conducteur	4.2.2.9	
Dispositif enregistreur	4.2.9.6	Enregistrement de données de surveillance à bord du train	4.2.3.5.2	

<sup>18</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE. Il n'existe pas de règles de l'OTIF équivalentes.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 128 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.3.4 Interface avec le sous-système « contrôle-commande et signalisation »

Tableau 9 : Interface avec le sous-système « contrôle-commande et signalisation »

Référence aux dispositions nationales ou de l'OTIF	Référence dans la présente PTU		Référence – Sous-système « CCS »	STI CCS <sup>19</sup>
	Paramètre	Points	Paramètre	Points
<p>Conformément aux dispositions de l'article 6, § 2, des ATMF, l'entreprise ferroviaire est chargée de garantir la compatibilité du véhicule avec l'infrastructure sur laquelle il est exploité.</p> <p>Les interfaces pour la compatibilité avec les systèmes de détection des trains et le système contrôle-commande et signalisation sont définies dans l'appendice J-2, index 1, de la présente PTU.</p>	Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par circuits de voie	4.2.3.3.1.1	Géométrie du véhicule Conception du véhicule Isolation des émissions CEM	Spécification mentionnée à l'annexe A, index 77 de la STI CCS  (appendice J-2, index 1, de la présente PTU)
	Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par compteurs d'essieux	4.2.3.3.1.2	Géométrie du véhicule Géométrie des roues Conception du véhicule CEM	Spécification mentionnée à l'annexe A, index 77 de la STI CCS
	Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les équipements de boucle	4.2.3.3.1.3	Conception du véhicule	Spécification mentionnée à l'annexe A, index 77 de la STI CCS
	Commande de freinage d'urgence	4.2.4.4.1	Fonctionnalité de l'ETCS à bord	4.2.2
	Performances du freinage d'urgence	4.2.4.5.2	Performances et caractéristiques garanties du système de freinage du train	4.2.2

<sup>19</sup> Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes « contrôle-commande et signalisation » du système ferroviaire dans l'Union européenne, tel que modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2020/420 de la Commission du 16 mars 2020. Il n'existe pas de règles de l'OTIF équivalentes



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 129 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Référence aux dispositions nationales ou de l'OTIF	Référence dans la présente PTU		Référence – Sous-système « CCS »	STI CCS <sup>19</sup>
	Paramètre	Points	Paramètre	Points
	Départ d'un train du quai	4.2.5.3	FIS pour l'interface du train	Spécification mentionnée à l'annexe A, index 77 de la STI CCS
	Ouverture des portes	4.2.5.5		
	Sections de séparation	4.2.8.2.9.8		
	Contrôle des fumées	4.2.10.4.2		
	Visibilité extérieure	4.2.9.1.3	Visibilité des objets au sol du contrôle-commande	4.2.15

#### 4.3.5 Interface avec le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs »

Tableau 8 : Interface avec le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs »

Référence aux dispositions nationales ou de l'OTIF	Référence dans la présente PTU		Référence « applications télématiques au service des voyageurs »	STI ATV <sup>20</sup>
	Paramètre	Points	Paramètre	Points
Il n'existe pas d'exigences harmonisées pour les applications télématiques au service des voyageurs au sein de l'OTIF.	Information des voyageurs (PMR)	4.2.5	Affichage des dispositifs embarqués	4.2.13.1
	Équipement de sonorisation	4.2.5.2	Systèmes de transmission d'informations vocales	4.2.13.2
	Information des voyageurs (PMR)	4.2.5		

#### 4.4 Règles d'exploitation

- 1) Conformément aux exigences essentielles du point 3, les dispositions relatives à l'exploitation du matériel roulant dans le cadre de la présente PTU

sont décrites :

- au point 4.3.3 « Interface avec le sous-système “Exploitation” », qui fait référence aux points applicables de l'article 4.2 de la présente PTU,
- au point 4.2.12 « Documentation d'exploitation et de maintenance ».

<sup>20</sup> Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs » du système ferroviaire transeuropéen tel que modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/775 de la Commission du 16 mai 2019.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 130 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) En application de l'article 15a des ATMF, l'entreprise ferroviaire contrôle les risques associés à l'utilisation du wagon.
- Des règles d'exploitation portant sur les activités de l'entreprise ferroviaire doivent par conséquent être établies par l'entreprise ferroviaire ou par l'autorité compétente dans l'État partie en vue de garantir que les trains dans lesquels des unités sont intégrées satisfont aux exigences essentielles<sup>21</sup>.
- Les règles d'exploitation sont développées conformément au système de gestion de sécurité de l'entreprise ferroviaire, en tenant compte des présentes dispositions.
- 3) En outre, des règles d'exploitation doivent garantir qu'un train stoppé sur une pente tel que spécifié aux points 4.2.4.2.1 et 4.2.4.5.5 de la présente PTU(exigences liées au freinage) est bien immobilisé.
- Les règles d'utilisation du système de sonorisation, du signal d'alarme, des issues de secours et des portes d'accès doivent être fixées en tenant compte des clauses applicables de la présente PTU et de la documentation d'exploitation.
- 3 bis) En ce qui concerne les composants critiques pour la sécurité, les exigences spécifiques concernant la traçabilité des opérations sont définies par les concepteurs et les fabricants lors de la phase de conception et dans le cadre d'une collaboration entre ces derniers et les entreprises ferroviaires concernées après la mise en service des véhicules.
- 4) La documentation technique d'exploitation décrite au point 4.2.12.4 indique les caractéristiques du matériel roulant à prendre en considération pour définir les règles d'exploitation en mode dégradé.
- 5) Les procédures de relevage et de secours doivent être établies, ainsi que la méthode et les moyens à mettre en œuvre pour récupérer un train ayant déraillé ou incapable de circuler normalement, en tenant compte :
- des dispositions en matière de levage et de mise sur vérins décrites aux points 4.2.2.6 et 4.2.12.5 de la présente PTU,
  - des dispositions relatives aux systèmes de freinage décrites aux points 4.2.4.10 et 4.2.12.6 de la présente PTU.
- 6) Les règles de sécurité pour les travailleurs sur les voies ou les voyageurs sur les quais sont élaborées par la ou les entités responsables des installations fixes en tenant compte des clauses applicables de la présente PTU et de la documentation d'exploitation (par exemple, l'effet de la vitesse).

#### **4.5 Règles de maintenance**

- 1) Conformément aux exigences essentielles du point 3, les dispositions relatives à la maintenance du matériel roulant dans le cadre de la présente PTU sont décrites :
- au point 4.2.11 « Entretien »,
  - au point 4.2.12 « Documentation d'exploitation et de maintenance ».
- 2) D'autres dispositions du point 4.2 (points 4.2.3.4 et 4.2.3.5) spécifient les valeurs limites de caractéristiques particulières devant être vérifiées au cours des activités de maintenance.

<sup>21</sup> À la différence du droit de l'UE, qui établit la responsabilité de l'EF, celui de l'OTIF ne spécifie pas qui doit établir ces règles d'exploitation.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 131 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2 bis) En ce qui concerne les composants critiques pour la sécurité, les exigences spécifiques concernant leur entretien, leur maintenance et la traçabilité des opérations de maintenance sont recensées par les concepteurs et les fabricants lors de la phase de conception et dans le cadre d'une collaboration entre ces derniers et les entités responsables de la maintenance concernées après la mise en service des véhicules.
- 3) Sur la base des informations susmentionnées et fournies au point 4.2, les tolérances et la périodicité appropriées pour garantir la conformité du matériel roulant aux exigences essentielles pendant toute sa durée de vie sont définies au niveau opérationnel (n'entrant pas dans le champ d'application de l'évaluation au regard de la présente PTU) par les entités chargées de l'entretien, qui assument seules cette responsabilité ; cette activité inclut :
- la définition des valeurs en service si elles ne sont pas spécifiées dans la présente PTU, ou lorsque les conditions d'exploitation permettent d'utiliser des valeurs limites en service différentes de celles spécifiées dans la présente PTU,
  - la justification des valeurs en service, en fournissant les informations équivalentes à celles requises au point 4.2.12.3.1 « Dossier justificatif de la conception de la maintenance ».
- 4) Sur la base des informations mentionnées ci-dessus au présent point, un plan de maintenance (n'entrant pas dans le champ d'application de l'évaluation au regard de la présente PTU) est défini au niveau opérationnel par les entités chargées de l'entretien, qui assument seules cette responsabilité ; ce plan de maintenance se compose d'un ensemble structuré de tâches de maintenance précisant les activités, les essais et les procédures, les moyens, les critères de maintenance, la périodicité, la durée requise pour exécuter les tâches de maintenance.
- 5) Pour les logiciels embarqués, le concepteur ou fabricant indique, pour toute modification desdits logiciels, toutes les exigences et procédures de maintenance (y compris le contrôle du bon état, le diagnostic, les méthodes et outils de test, ainsi que les compétences professionnelles) nécessaires pour réaliser les exigences essentielles et satisfaire aux valeurs mentionnées dans les exigences obligatoires de la présente PTU pendant tout le cycle de vie (installation, fonctionnement normal, défaillances, actions de réparation, vérifications et opérations de maintenance, mise à l'arrêt définitif, etc.).

#### 4.6 Compétences professionnelles

- 1) Les compétences professionnelles du personnel requis pour les activités opérationnelles relatives à la composition du train et à l'utilisation des véhicules dans leurs limites et conditions d'utilisation sont établies au point 4.4 « Règles d'exploitation » de la présente PTU<sup>22</sup> et dans la PTU sur la composition des trains et la vérification de la compatibilité de l'itinéraire.
- l'exploitation du matériel roulant concerné par la présente STI ne sont pas énoncées dans la présente STI.
- 2) Des règles supplémentaires peuvent s'appliquer dans chaque État partie.
- Elles sont en partie couvertes par la STI OPE et la directive 2007/59/CE<sup>23</sup>.

<sup>22</sup> Les compétences professionnelles du personnel requises pour la maintenance des unités ne sont pas l'objet de la présente PTU car elles relèvent de la réglementation pour les entités chargées de l'entretien.

<sup>23</sup> JO L 315 du 3.12.2007, p. 51.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 132 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 4.7 Conditions de santé et de sécurité

- 1) Les dispositions relatives à la santé et à la sécurité du personnel pendant l'exploitation et la maintenance du matériel roulant dans le cadre de la présente PTU sont couvertes par les exigences essentielles 1.1, 1.3, 2.5.1, 2.6.1

(telles que numérotées dans la PTU GEN-A) ; (telles que numérotées dans la directive (UE) 2016/797) ;

le tableau du point 3.2 mentionne les clauses techniques de la présente PTU associées à ces exigences essentielles.

- 2) En particulier, les dispositions suivantes du point 4.2 spécifient les dispositions en matière de santé et de sécurité du personnel :

- point 4.2.2.2.5 : « Accès du personnel pour les opérations d'accouplement et de désaccouplement »,
- point 4.2.2.5 : « Sécurité passive »,
- point 4.2.2.8 : « Portes d'accès pour le personnel de bord et les marchandises »,
- point 4.2.6.2.1 : « Effets de souffle sur les travailleurs en bord de voie »,
- point 4.2.7.2.2 : « Niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore »,
- point 4.2.8.4 : « Protection contre les risques électriques »,
- point 4.2.9 : « Cabine de conduite »,
- point 4.2.10 : « Sécurité incendie et évacuation ».

Des règles supplémentaires peuvent s'appliquer dans chaque État partie.

#### 4.8 Registre européen des types de véhicules autorisés

- 1) (réservé) Les caractéristiques du matériel roulant qui doivent être consignées dans le « Registre européen des types de véhicules autorisés » sont répertoriées dans la décision d'exécution de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés<sup>24</sup>.

- 2) Conformément à la PTU GEN-C et aux Modèles uniformes des certificats de l'OTIF l'annexe II de cette décision sur le registre européen et à l'article 48, paragraphe 3, point a), de la directive (UE) 2016/797,

les valeurs qui doivent être mentionnées pour les paramètres relatifs aux caractéristiques techniques du matériel roulant sont celles de la documentation technique qui accompagne le certificat de vérification basé sur un examen de type. En conséquence, la présente PTU exige que les caractéristiques pertinentes soient enregistrées dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.

<sup>24</sup> Décision d'exécution 2011/665/UE [notifiée sous le numéro C(2011) 6974 ; JO L 264, 8.10.2011, p. 32].

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 133 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

3) (réservé)

Conformément à l'article 5 de la décision mentionnée au point 1) ci-dessus de cette clause 4.8, son guide d'application prévoit pour chaque paramètre une référence aux points des spécifications techniques d'interopérabilité qui énoncent les exigences relatives à ce paramètre.

#### **4.9 Vérifications de la compatibilité de l'itinéraire préalables à l'utilisation des véhicules munis d'une autorisation**

Les paramètres du sous-système « Matériel roulant – Locomotives et matériel roulant destiné au transport de voyageurs » que l'entreprise ferroviaire doit utiliser aux fins du contrôle de la compatibilité de l'itinéraire sont décrits

dans la PTU CTCI<sup>25</sup>.

à l'appendice D1 du règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission<sup>26</sup>.

### **5. CONSTITUANTS D'INTEROPÉRABILITÉ**

#### **5.1 Définition**

1) Les éléments de construction ou « constituants d'interopérabilité » (CI) sont définis à l'article 2, lettre g), des ATMF.

Conformément à l'article 2, point 7, de la directive (UE) 2016/797, les constituants d'interopérabilité désignent « tout composant élémentaire, groupe de composants, sous-ensemble ou ensemble complet de matériels incorporés ou destinés à être incorporés dans un sous-système, dont dépend directement ou indirectement l'interopérabilité du système ferroviaire ».

2) La notion de « constituant » recouvre des objets matériels mais aussi immatériels comme les logiciels.

3) Les CI décrits au point 5.3 ci-dessous sont des constituants :

- dont la spécification fait référence à une exigence définie au point 4.2 de la présente PTU. La référence au point correspondant du point 4.2 est indiquée au point 5.3 ; elle définit en quoi l'interopérabilité du système ferroviaire dépend d'un constituant donné.

Un CI doit satisfaire aux spécifications techniques du présent chapitre, qu'il soit évalué séparément en tant que CI ou comme partie intégrante d'un sous-système.

<sup>25</sup> PTU CTCI concernant la composition des trains et la vérification de la compatibilité de l'itinéraire.

<sup>26</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE ([JO L 139 I du 27.5.2019, p. 5](#)).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 134 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

L'évaluation des CI séparément du sous-système n'est pas obligatoire dans la réglementation COTIF mais les États parties<sup>27</sup> peuvent demander l'évaluation séparée obligatoire des CI, conformément aux dispositions des points 5.3 et 6.1 de la présente PTU. Cette possibilité ne préjuge pas du point 6.3.<sup>28</sup>

#### **Évaluation séparée d'un CI :**

Si le CI est conforme à la présente PTU et que le fabricant en apporte la preuve sous forme d'une déclaration de conformité ou d'aptitude à l'emploi conformément au point 6.1 de la présente PTU et au chapitre 2 de la PTU GEN-D, le CI peut être utilisé, selon son champ d'application défini conformément au point 5.3, dans tous les États parties.

#### **Évaluation d'un CI intégré à un véhicule :**

Si le CI est évalué comme partie d'un sous-système, les procédures d'évaluation pour les sous-systèmes s'appliquent. Les exigences sont les mêmes que pour un CI évalué séparément, c.-à-d. celles définies aux points 5.3 et 6.1.

Lorsqu'une exigence est

identifiée au point 5.3 comme étant

évaluée au niveau « constituant d'interopérabilité », une évaluation de la même exigence au niveau sous-système n'est pas nécessaire ;

- dont la spécification peut nécessiter des exigences supplémentaires, comme des exigences d'interface ; ces exigences supplémentaires sont également spécifiées au point 5.3 ;
- et dont la procédure d'évaluation, indépendamment du sous-système associé, est décrite au point 6.1.

- 4) Le domaine d'utilisation d'un constituant d'interopérabilité doit être défini et démontré tel que décrit pour chacun de ces constituants au point 5.3.

## **5.2 Solutions innovantes**

Les

Comme indiqué à l'article 10, les

<sup>27</sup> Il convient en particulier de veiller à ce que le droit de l'UE est respecté lorsqu'un CI est mis sur le marché en Union européenne.

<sup>28</sup> Le point 6.3 autorise, pendant une période transitoire, l'utilisation de CI produits avant l'entrée en vigueur de la présente PTU.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 135 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

solutions innovantes peuvent nécessiter de nouvelles spécifications et/ou de nouvelles méthodes d'évaluation. Dans l'éventualité où une solution innovante est envisagée pour un CI, ces spécifications et méthodes d'évaluation doivent être développées conformément au processus décrit au point 6.1.5.

### 5.3 Spécifications des constituants d'interopérabilité

Les constituants d'interopérabilité sont répertoriés et spécifiés ci-dessous :

#### 5.3.1 Attelage automatique à tampon central

Un attelage automatique doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par :

- 1) Le type d'accouplement d'extrémité (interfaces mécaniques et pneumatiques de la tête) ;  
L'attelage automatique de « type 10 » doit être conforme à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 66.  
Remarque : Les autres types d'attelages automatiques ne sont pas considérés comme des constituants d'interopérabilité (la spécification n'est pas accessible au public).
- 2) Les efforts de traction et de compression qu'il est capable d'endurer.
- 3) Ces caractéristiques doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

#### 5.3.2 Accouplement d'extrémité manuel

Un accouplement d'extrémité manuel doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par :

- 1) Le type d'accouplement d'extrémité (interfaces mécaniques).  
Le « type UIC » doit être composé de tampons, d'organes de traction et de systèmes d'attelage à vis respectant les exigences des parties relatives aux voitures de voyageurs de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 67 et de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 68 ; les unités autres que les voitures de voyageurs pourvues de systèmes d'accouplement manuels doivent être équipées de tampons, d'organes de traction et de systèmes d'attelage à vis respectant les parties correspondantes de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 67 et de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 68 respectivement.  
Remarque : Les autres types d'attelages de secours ne sont pas considérés comme des constituants d'interopérabilité (la spécification n'est pas accessible au public).
- 2) Les efforts de traction et de compression qu'il est capable d'endurer.
- 3) Ces caractéristiques doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

#### 5.3.3 Attelages de secours

Un attelage de secours doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par :

- 1) Le type d'accouplement d'extrémité sur lequel il est capable de s'interfacier.  
L'attelage de secours qui doit être interfacé avec l'attelage automatique de « type 10 » doit être conforme à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 69.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 136 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Remarque : Les autres types d'attelages de secours ne sont pas considérés comme des constituants d'interopérabilité (la spécification n'est pas accessible au public).

- 2) Les efforts de traction et de compression qu'il est capable d'endurer.
- 3) La manière dont il est censé être installé sur l'unité de secours.
- 4) Ces caractéristiques et les exigences énoncées au point 4.2.2.2.4 de la présente PTU doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

#### **5.3.4 Roues**

Une roue doit être conçue et évaluée pour un domaine d'utilisation défini par :

- 1) ses caractéristiques géométriques : diamètre nominal de la table de roulement ;
- 2) ses caractéristiques mécaniques : effort statique vertical maximal et vitesse maximale ;
- 3) ses propriétés thermomécaniques : énergie maximale de freinage.
- 4) Une roue doit satisfaire aux exigences de caractéristiques mécaniques, thermomécaniques et géométriques définies au point 4.2.3.5.2.2 ; ces exigences doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

#### **5.3.4 bis Systèmes automatiques pour gabarit variable**

- 1) Un constituant d'interopérabilité « système automatique pour gabarit variable » doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par :
  - les écartements de voie pour lesquels le système est conçu,
  - la plage des charges statiques à l'essieu maximales (correspondant à la masse de conception en charge normale visée au point 4.2.2.10 de la présente PTU),
  - la plage des diamètres nominaux de la table de roulement des roues,
  - la vitesse maximale de conception de l'unité,
  - le ou les types de dispositifs de changement d'écartement de voie avec le ou lesquels le système est compatible, y compris la vitesse nominale lors du passage sur le ou les dispositifs de changement d'écartement de voie ainsi que l'effort axial maximal lors du changement automatique de l'écartement.
- 2) Un système automatique pour gabarit variable doit satisfaire aux exigences définies au point 4.2.3.5.2.3; ces exigences doivent être évaluées au niveau du constituant d'interopérabilité, comme indiqué au point 6.1.3.1 *bis*.

#### **5.3.5 Dispositif anti-enrayage (WSP – Wheel Slide Protection System)**

Un dispositif anti-enrayage doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par :

- 1) Le système de freinage, de type pneumatique.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 137 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Remarque : Un dispositif anti-enrayage n'est pas considéré comme un constituant d'interopérabilité pour les autres types de système de freinage tels que les systèmes hydrauliques, dynamiques et mixtes, auxquels la présente clause ne s'applique pas ;

- 2) La vitesse maximale d'exploitation.
- 3) Un dispositif anti-enrayage doit être conforme aux exigences formulées au point 4.2.4.6.2 de la présente PTU.

Le système de surveillance de la rotation des roues peut être inclus à titre d'option.

### **5.3.6 Feux avant**

- 1) Un feu avant est conçu et évalué sans limitation vis-à-vis de son domaine d'utilisation.
- 2) Un feu avant doit satisfaire aux exigences relatives aux couleurs et à l'intensité lumineuse définies au point 4.2.7.1.1. Ces exigences doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

### **5.3.7 Feux de position**

- 1) Un feu de position est conçu et évalué sans limitation vis-à-vis de son domaine d'utilisation.
- 2) Un feu de position doit satisfaire aux exigences relatives aux couleurs et à l'intensité lumineuse définies au point 4.2.7.1.2. Ces exigences doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

### **5.3.8 Feux arrières**

- 1) Un feu arrière doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation : fixe ou portatif.
- 2) Un feu arrière doit satisfaire aux exigences relatives aux couleurs et à l'intensité lumineuse définies au point 4.2.7.1.3. Ces exigences doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.
- 3) Pour les feux arrières portatifs, l'interface de fixation sur le véhicule doit être conforme à l'appendice E de la PTU Wagons.

### **5.3.9 Avertisseurs sonores**

- 1) Un avertisseur sonore doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par son niveau de pression acoustique sur un véhicule de référence (ou une insertion de référence) ; cette caractéristique peut être affectée par l'insertion de l'avertisseur sonore dans un véhicule donné.
- 2) Un avertisseur sonore doit satisfaire aux exigences concernant la signalisation sonore définie au point 4.2.7.2.1. Ces exigences doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

### **5.3.10 Pantographe**

Un pantographe doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par :

- 1) Le ou les types d'alimentation électrique, tels que définis au point 4.2.8.2.1.  
S'il est conçu pour différents systèmes d'alimentation, les différentes séries d'exigences doivent être prises en compte.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 138 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) L'une des 3 géométries des archets indiquées au point 4.2.8.2.9.2.
- 3) La capacité de courant, telle que définie au point 4.2.8.2.4.
- 4) Le courant maximal à l'arrêt par fil de contact de la ligne aérienne de contact pour les systèmes à courant continu.  
Remarque : Le courant maximal à l'arrêt, tel que défini au point 4.2.8.2.5, doit être compatible avec la valeur ci-dessus, en tenant compte des caractéristiques de la ligne aérienne de contact (1 ou 2 fils de contact).
- 5) La vitesse maximale d'exploitation : la vitesse maximale d'exploitation doit être évaluée conformément au point 4.2.8.2.9.6.
- 6) Gamme de hauteur pour le comportement dynamique : normale, et/ou pour des écartements de voie de 1 520 mm ou 1 524 mm.
- 7) Les exigences énumérées ci-dessus doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.
- 8) Le débattement vertical des pantographes spécifié au point 4.2.8.2.9.1.2, la géométrie d'archet spécifiée au point 4.2.8.2.9.2, la capacité de courant des pantographes spécifiée au point 4.2.8.2.9.3, l'effort de contact statique des pantographes spécifié au point 4.2.8.2.9.5 et le comportement dynamique spécifié au point 4.2.8.2.9.6 doivent également être évalués au niveau constituant d'interopérabilité.

### 5.3.11 Bandes de frottement

- 1) Les bandes de frottement sont les pièces (remplaçables) de l'archet qui sont en contact avec la ligne de contact.  
Les bandes de frottement doivent être conçues et évaluées pour un domaine d'utilisation défini par :
  - 2) leur géométrie, telle que définie au point 4.2.8.2.9.4.1 ;
  - 3) le matériau de fabrication des bandes de frottement, tel que défini au point 4.2.8.2.9.4.2 ;
  - 4) le ou les types d'alimentation électrique, tels que définis au point 4.2.8.2.1 ;
  - 5) la capacité de courant, telle que définie au point 4.2.8.2.4 ;
  - 6) le courant maximal à l'arrêt pour les systèmes à courant continu, tel que défini au point 4.2.8.2.5 ;
  - 7) les exigences énumérées ci-dessus doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

### 5.3.12 Disjoncteur principal

Un disjoncteur principal doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par :

- 1) le ou les types d'alimentation électrique, tels que définis au point 4.2.8.2.1 ;
- 2) la capacité de courant, telle que définie au point 4.2.8.2.4 (courant maximal) ;
- 3) les exigences énumérées ci-dessus doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 139 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

- 4) le déclenchement doit être tel que précisé dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 70 (voir point 4.2.8.2.10 de la présente

PTU).

STI) ; il doit être évalué au niveau constituant d'interopérabilité.

### 5.3.13 Siège du conducteur

- 1) Le siège du conducteur doit être conçu et évalué pour un domaine d'utilisation défini par les réglages possibles de la hauteur et de la position longitudinale.
- 2) Le siège du conducteur doit être conforme aux exigences indiquées au niveau du composant au point 4.2.9.1.5. Ces exigences doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

### 5.3.14 Raccord de vidange de toilettes

- 1) Un raccord de vidange de toilettes est conçu et évalué sans limitation vis-à-vis de son domaine d'utilisation.
- 2) Un raccord de vidange de toilettes doit satisfaire aux exigences de dimensions définies au point 4.2.11.3. Ces exigences doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

### 5.3.15 Prises de remplissage en eau

- 1) Une prise de remplissage en eau est conçue et évaluée sans limitation vis-à-vis de son domaine d'utilisation.
- 2) Une prise de remplissage en eau doit satisfaire aux exigences de dimensions définies au point 4.2.11.5. Ces exigences doivent être évaluées au niveau constituant d'interopérabilité.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 140 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## 6. ÉVALUATION DE CONFORMITÉ ET/OU D'APTITUDE À L'EMPLOI

### ET VÉRIFICATION « CE »

- 1) Les modules pour les procédures d'évaluation concernant la vérification des éléments de construction sont décrits dans la PTU GEN-D. procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification « CE » sont décrits dans la décision de la Commission 2010/713/UE.

### 6.1 Éléments de construction (CI)

#### 6.1.1 Évaluation de conformité

- 1) Conformément à la PTU GEN-D, les États parties peuvent demander l'évaluation séparée obligatoire des CI. Si elle n'est pas requise par l'État partie, l'évaluation séparée peut être réalisée volontairement. Le fabricant d'un constituant d'interopérabilité ou son mandataire établi dans l'Union doit rédiger une déclaration « CE » de conformité ou une déclaration « CE » d'aptitude à l'emploi conformément à l'article 10 de la directive (UE) 2016/797 avant de mettre le constituant d'interopérabilité sur le marché.
- Dans le cas d'une évaluation séparée des CI, le fabricant assume l'entière responsabilité de la conformité aux PTU du produit dans sa zone d'utilisation spécifiée.
- 2) Dans le cas d'une évaluation séparée des CI, cette évaluation L'évaluation de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité doit être effectuée conformément au(x) module(s) prescrit(s) pour chaque constituant au point 6.1.2 de la présente PTU.
- 3) En présence d'un cas spécifique applicable à un composant défini comme un constituant d'interopérabilité au point 5.3 de la présente PTU, l'exigence correspondante peut être incluse dans la vérification au niveau des constituants d'interopérabilité, et ce uniquement si le composant demeure conforme aux chapitres 4 et 5 de la présente PTU, et si aucune règle nationale ne s'applique au cas spécifique (c'est-à-dire une exigence supplémentaire compatible avec les exigences principales de la PTU et entièrement spécifiée dans la PTU).
- Dans les autres cas, la vérification est effectuée au niveau du sous-système; lorsqu'une règle nationale s'applique à un composant, l'État membre concerné peut définir les procédures d'évaluation de la conformité applicables.

#### 6.1.2 Utilisation des modules

##### Procédures d'évaluation pour la vérification des éléments de construction

Module CA	Contrôle interne de la production
Module CA1	Contrôle interne de la production et vérification du produit par un contrôle individuel

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 141 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Module CA2	Contrôle interne de la production et vérification du produit à des intervalles aléatoires	
Module CB	Examen de type	Examen CE de type
Module CC	Conformité au type sur la base du contrôle interne de la production	
Module CD	Conformité au type sur la base du système de gestion de la qualité du procédé de production	
Module CF	Conformité au type sur la base de la vérification du produit	
Module CH	Conformité sur la base du système de gestion de la qualité totale	
Module CH1	Conformité sur la base du système complet de gestion de la qualité et du contrôle de la conception	
Module CV	Validation de type par expérimentation en service (aptitude à l'emploi)	

- 1) Dans le cas d'une évaluation séparée des CI, le fabricant | Le fabricant ou son mandataire autorisé établi sur le territoire de l'Union européenne doit choisir un des modules ou une des combinaisons de modules figurant dans le tableau ci-dessous, en fonction du constituant concerné :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 142 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

Points	Constituants à évaluer	Module CA	Module CA1 ou CA2 <sup>29</sup>	Module CB + CC	Module CB + CD	Module CB + CF	Module CH	Module CH1
5.3.1	Attelage automatique à tampon central		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.2	Accouplement d'extrémité manuel		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.3	Attelages de remorque pour secours		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.4	Roues		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.4 bis	Systèmes automatiques pour gabarit variable		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.5	Dispositif anti-enrayage		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.6	Feux avant		X <sup>(*)</sup>	X	X		X <sup>(*)</sup>	X
5.3.7	Feux de position		X <sup>(*)</sup>	X	X		X <sup>(*)</sup>	X
5.3.8	Feux arrière		X <sup>(*)</sup>	X	X		X <sup>(*)</sup>	X
5.3.9	Avertisseurs sonores		X <sup>(*)</sup>	X	X		X <sup>(*)</sup>	X
5.3.10	Pantographe		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.11	Bandes de frottement des pantographes		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.12	Disjoncteur principal		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.13	Siège du conducteur		X <sup>(*)</sup>		X	X	X <sup>(*)</sup>	X
5.3.14	Raccord de vidange de toilettes	X		X			X	
5.3.15	Prises de remplissage en eau	X		X			X	

<sup>29</sup> Les modules CA1, CA2 et H1 sont autorisés uniquement dans le cas de produits fabriqués conformément à une conception développée et déjà utilisée en vue d'une mise sur le marché des produits avant l'entrée en vigueur des PTU correspondantes applicables à ces produits, à condition que le fabricant démontre à l'organisme d'évaluation que la revue de conception et l'examen de type ont été réalisés pour des applications précédentes dans des conditions comparables et qu'ils sont conformes aux exigences de la présente PTU ; cette démonstration doit être dûment documentée et est considérée comme fournissant le même niveau de preuve que le module CB ou l'examen de conception conformément au module CH1.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 143 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

(\*) Les modules CA1, CA2 et H1 sont autorisés uniquement dans le cas de produits fabriqués conformément à une conception développée et déjà utilisée en vue d'une mise sur le marché des produits avant l'entrée en vigueur des STI correspondantes applicables à ces produits, à condition que le fabricant démontre à l'organisme notifié que la revue de conception et l'examen de type ont été réalisés pour des applications précédentes dans des conditions comparables, et qu'ils sont conformes aux exigences de la présente STI ; cette démonstration doit être dûment documentée et est considérée comme fournissant le même niveau de preuve que le module CB ou l'examen de conception conformément au module CH1.

- 2) Le point 6.1.3 ci-dessus spécifie si une procédure particulière est utilisée pour l'évaluation, en plus des exigences formulées au point 4.2 de la présente PTU.

### **6.1.3 Procédures particulières d'évaluation des constituants d'interopérabilité**

#### **6.1.3.1 Roues (point 5.3.4)**

- 1) Les caractéristiques mécaniques des roues doivent être vérifiées par calcul de leur résistance mécanique, en tenant compte de trois cas de charge : voie en alignement (essieu monté centré), courbe (boudin en appui contre le rail) et négociation des aiguillages et des croisements (surface intérieure du boudin en appui sur le rail), conformément aux points 7.2.1. et 7.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 71.
- 2) Pour les roues forgées et laminées, les critères de décision relatifs aux contraintes résiduelles sont définis au point 7.2.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 71. Si, suite au calcul, les valeurs obtenues ne satisfont pas aux critères de décision, un essai au banc doit être réalisé conformément au point 7.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 71, pour démontrer la conformité.
- 3) D'autres types de roues sont autorisés pour les véhicules réservés au trafic national. Dans ce cas, les critères de décision et les critères de sollicitation de fatigue doivent être spécifiés dans les spécifications nationales. Ces spécifications nationales doivent être notifiées par les États parties.
- 4) L'hypothèse des conditions de charge pour l'effort statique vertical maximal doit être explicitement énoncée dans la documentation technique, comme indiqué au point 4.2.12 de la présente PTU.

#### **Comportement thermomécanique :**

- 5) Si la roue est utilisée pour freiner une unité à l'aide de semelles frottant sur la table de roulement de la roue, elle doit être approuvée thermomécaniquement en tenant compte de l'énergie de freinage maximale prévue. La roue doit être soumise à une évaluation de conformité, conformément au point 6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 71, afin de vérifier que, au cours du freinage, le déplacement latéral de la jante et les contraintes résiduelles restent dans les limites de tolérance spécifiées, en utilisant les critères de décision spécifiés.

#### **Vérification des roues :**

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 144 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

- 6) Une procédure de vérification doit être établie afin de garantir, lors de la phase de production, qu'aucun défaut ne puisse nuire à la sécurité du fait d'une modification quelconque des caractéristiques mécaniques des roues.

La résistance à la traction du matériau de roue, la dureté de la table de roulement, la résistance à la fracture, la résistance à l'impact, les caractéristiques des matériaux et leur propreté sont vérifiées.

La procédure de vérification doit spécifier l'échantillonnage des lots utilisés pour chaque caractéristique à vérifier.

- 7) D'autres méthodes d'évaluation de la conformité pour les roues sont autorisées dans les mêmes conditions que pour les essieux ; ces conditions sont décrites au point 6.2.3.7.
- 8) Si le fabricant ne tire pas de retour d'expérience suffisant de la conception novatrice, la roue devrait être soumise à une évaluation d'aptitude à l'emploi (module CV ; voir également point 6.1.6).

#### 6.1.3.1 *bis* Système automatique pour gabarit variable (point 5.3.4 *bis*)

- 1) La procédure d'évaluation doit se baser sur un plan de validation couvrant tous les aspects mentionnés aux points 4.2.3.5.3 et 5.3.4 *bis*.
- 2) Le plan de validation doit être cohérent avec l'analyse de sécurité prévue au point 4.2.3.5.3 et doit définir les évaluations nécessaires à chacune des différentes phases suivantes :
- revue de conception,
  - essais statiques (essais au banc et essais d'intégration aux organes/à l'unité de roulement),
  - essai réalisé sur le ou les dispositifs de changement d'écartement de voie, représentatif des conditions en service,
  - essais en ligne, représentatifs des conditions en service.
- 3) En ce qui concerne la démonstration de la conformité au paragraphe 5 du point 4.2.3.5.3, les hypothèses prises en considération pour l'analyse de sécurité du véhicule dans lequel le système est destiné à être intégré, ainsi que pour le profil de la mission dudit véhicule, doivent être clairement documentées.
- 4) Le système automatique pour gabarit variable peut être soumis à une évaluation d'aptitude à l'emploi (module CV ; voir également point 6.1.6).
- 5) Le certificat délivré par l'organisme notifié chargé de l'évaluation de la conformité doit décrire les conditions d'utilisation visées au point 5.3.4 *bis*, paragraphe 1, ainsi que le ou les types de dispositifs de changement d'écartement de voie et les conditions d'exploitation pour lesquels le système automatique pour gabarit variable a été évalué.

#### 6.1.3.2 Dispositif anti-enrayage (point 5.3.5)

- 1) Le dispositif anti-enrayage doit être vérifié conformément à la méthodologie définie au point 5 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 72 ; en cas de référence au point 6.2 de la même spécification « Aperçu des programmes d'essai requis », seul le point 6.2.3 s'applique et il s'applique à tous les types de dispositifs anti-enrayage.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 145 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Si le fabricant ne tire pas de retour d'expérience suffisant de la conception novatrice, le dispositif anti-enrayage devrait être soumis à une évaluation d'aptitude à l'emploi (module CV ; voir également point 6.1.6).

#### 6.1.3.3 Feux avant (point 5.3.6)

- 1) La couleur des feux avant doit être testée conformément au point 6.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 73.
- 2) L'intensité lumineuse des feux avant doit être testée conformément au point 6.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 73.

#### 6.1.3.4 Feux de position (point 5.3.7)

- 1) La couleur des feux de position et la distribution spectrale de la lumière des feux de position doivent être testées conformément au point 6.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 74.
- 2) L'intensité lumineuse des feux de position doit être testée conformément au point 6.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 74.

#### 6.1.3.5 Feux arrières (point 5.3.8)

- 1) La couleur des feux arrière doit être testée conformément au point 6.3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 75.
- 2) L'intensité lumineuse des feux arrière doit être testée conformément au point 6.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 75.

#### 6.1.3.6 Avertisseur sonore (point 5.3.9)

- 1) Les sons de l'avertisseur sonore doivent être mesurés et vérifiés conformément au point 6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 76.
- 2) Les niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore sur un véhicule de référence doivent être mesurés et vérifiés conformément au point 6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 76.

#### 6.1.3.7 Pantographe (point 5.3.10)

- 1) Pour les pantographes pour systèmes à courant continu, le courant maximal à l'arrêt par fil de contact doit être vérifié dans les conditions suivantes :
- le pantographe doit être en contact avec un fil de contact en cuivre ;
  - le pantographe doit appliquer un effort de contact statique tel que défini dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 77.
  - et la température du point de contact surveillé en permanence pendant un essai de 30 minutes ne doit pas dépasser les valeurs indiquées dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 78.
- 2) Pour tous les pantographes, l'effort de contact statique doit être vérifié conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 79.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 146 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

3) Le comportement dynamique du pantographe concernant le captage de courant doit être évalué par simulation, conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 80.

Les simulations doivent être effectuées à l'aide d'au moins deux types différents de ligne aérienne de contact ; les données pour la simulation doivent correspondre aux sections de lignes

sur lesquelles l'unité est appelée à circuler. Les autorités compétentes des États parties concernés doivent veiller à ce que les informations nécessaires soient disponibles pour le demandeur,

enregistrées comme conformes à la STI dans le registre de l'infrastructure (déclaration « CE » de conformité, ou déclaration conformément à la recommandation 2011/622/UE)

pour la vitesse et le système d'alimentation appropriés, jusqu'à la vitesse de conception du constituant d'interopérabilité « pantographe » qui est proposé.

Il est permis d'effectuer la simulation en utilisant des types de lignes aériennes de contact en cours de déclaration ou de certification comme constituant d'interopérabilité, conformément à la recommandation 2011/622/UE, à condition qu'ils répondent aux autres exigences de la STI ENERC.

La qualité simulée du captage de courant doit rester dans les limites du point 4.2.8.2.9.6 pour le soulèvement, l'effort de contact moyen et l'écart type pour chacune des lignes aériennes de contact.

Si les résultats de la simulation sont acceptables, un essai dynamique sur site doit être réalisé en utilisant une section représentative de l'une des deux lignes aériennes de contact utilisées pour la simulation.

Les caractéristiques de l'interaction doivent être mesurées conformément aux exigences de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 81.

Le pantographe testé doit être monté sur un matériel roulant générant un effort de contact moyen dans les limites supérieures et inférieures, tel que requis par le point 4.2.8.2.9.6, jusqu'à la vitesse de conception du pantographe. Les essais doivent être effectués dans les deux sens de marche.

Pour les pantographes destinés à être exploités sur des écartements de voie de 1 435 mm et 1 668 mm, les essais doivent inclure des sections de voie à faible hauteur de fil de contact (définie entre 5,0 et 5,3 m) et des sections de voie à grande hauteur de fil de contact (définie entre 5,5 et 5,75 m).

Pour les pantographes destinés à être exploités sur des écartements de voie de 1 520 mm et 1 524 mm, les essais doivent inclure des sections de voie à hauteur de fil de contact comprise entre 6,0 et 6,3 m.

Les essais doivent être réalisés pour un minimum de trois incréments de vitesse, jusques et y compris la vitesse de conception du pantographe testé.

L'intervalle entre les essais successifs ne doit pas dépasser 50 km/h.

La qualité mesurée du captage de courant doit être conforme au point 4.2.8.2.9.6 en ce qui concerne le soulèvement, et soit l'effort de contact moyen et l'écart type soit le pourcentage d'amorçage d'arcs.

Si toutes les évaluations ci-dessus sont passées avec succès, la conception du pantographe testé doit être considérée comme conforme à la présente PTU concernant la qualité du captage de courant.

Pour pouvoir utiliser un pantographe

conforme aux PTU

| possédant une déclaration « CE » de vérification

sur diverses conceptions de matériel roulant, les essais supplémentaires requis au niveau du matériel roulant concernant la qualité du captage de courant sont spécifiés au point 6.2.3.20.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 147 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 6.1.3.8 Bandes de frottement (point 5.3.11)

- 1) Les bandes de frottement doivent être vérifiées comme indiqué dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 82.
- 2) Les bandes de frottement, qui sont des pièces remplaçables de l'archet, doivent être vérifiées une fois parallèlement avec le pantographe (voir point 6.1.3.7) s'agissant de la qualité du captage de courant.
- 3) Si le fabricant ne tire pas de retour d'expérience suffisant de l'utilisation d'un matériau, la bande de frottement devrait être soumise à une évaluation d'aptitude à l'emploi (module CV ; voir également point 6.1.6).

#### 6.1.4 Phases de projet nécessitant une évaluation

- 1) L'appendice H de la présente PTU détaille les phases de projet qu'une évaluation doit suivre pour les exigences applicables aux constituants d'interopérabilité :
  - Phase de conception et de développement :
    - revue de conception et/ou examen de la conception ;
    - essai de type : essai destiné à vérifier la conception, si et tel qu'il est défini au point 4.2.
  - Phase de production : essai de routine destiné à vérifier la conformité de la production.

L'organisme responsable de l'évaluation des essais de routine est déterminé en fonction du module d'évaluation choisi.
- 2) L'annexe H est structurée conformément au point 4.2 ; les exigences et leur évaluation applicables aux constituants d'interopérabilité sont identifiées au point 5.3 en référence à certaines clauses du point 4.2 ; le cas échéant, référence est également faite à une sous-point du point 6.1.3 ci-dessus.

#### 6.1.5 Solutions innovantes

- 1) Si une solution innovante

| (telle que définie à l'article 10)

est proposée pour un constituant d'interopérabilité,

le fabricant doit appliquer la procédure décrite au point 6.2.5.

| le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union européenne doit appliquer la procédure décrite à l'article 10.

#### 6.1.6 Évaluation d'aptitude à l'emploi

- 1) L'évaluation d'aptitude à l'emploi recourant à la validation de type par expérimentation en service (module CV) peut faire partie de la procédure d'évaluation pour les éléments de construction suivants :
  - Roues (voir point 6.1.3.1)
  - Système automatique pour gabarit variable (point 6.1.3.1 *bis*)
  - Dispositif anti-enrayage (voir point 6.1.3.2)
  - Bandes de frottement (voir point 6.1.3.8)

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 148 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Un module approprié (CB ou CH) sera utilisé pour certifier la conception du constituant, avant d'entreprendre les essais en service.
- 3) Les essais en service doivent être organisés sur proposition du fabricant, qui doit obtenir l'accord de l'entreprise ferroviaire qu'elle contribuera à cette évaluation.

## 6.2 Sous-système « matériel roulant »

### 6.2.1 Procédure de vérification (généralités)

### Vérification « CE » (généralités)

- 1) La procédure de l'OTIF pour l'octroi de certificats techniques est définie à l'article 10 des ATMF.  
 Tout État partie également membre de l'Union européenne doit appliquer le droit européen concernant les déclarations de vérification « CE ».
  - 2) La procédure de vérification PTU d'une unité matériel roulant doit être effectuée conformément aux modules prescrits indiqués au point 6.2.2 de la présente PTU.
  - 3) Lorsqu'une demande d'évaluation préalable couvrant la phase de conception seule ou les phases de conception et de production a été déposée par le demandeur, l'attestation de vérification intermédiaire (ISV – *intermediate statement of verification*) doit être émise par un organisme d'évaluation de son choix ; le demandeur doit établir le certificat de vérification PTU.
- Les procédures de vérification « CE » qui doivent être appliquées au sous-système « matériel roulant » sont décrites à l'article 15 et à l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797.
- une déclaration « CE » de vérification intermédiaire de sous-système.

### 6.2.2 Utilisation des modules

#### Procédures d'évaluation pour la vérification des éléments de construction

<i>Module SB</i>	Examen de type	<i>Examen CE de type</i>
Module SD	Système de gestion de la qualité du procédé de production	Vérification « CE » sur la base du système de gestion de la qualité du procédé de production
Module SF	Vérification sur la base de la vérification du produit	Vérification « CE » sur la base de la vérification du produit
Module SH1	Vérification sur la base du système de gestion de la qualité complet et du contrôle de la conception	Vérification « CE » sur la base du système de gestion complet de la qualité et du contrôle de la conception

- 1) Le demandeur doit choisir une des combinaisons de modules suivantes : (SB+SD) ou (SB+SF) ou (SH1) pour chaque sous-système (ou partie de sous-système) concerné.  
 L'évaluation doit ensuite s'effectuer conformément à la combinaison de modules choisie.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 149 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Si plusieurs vérifications | vérifications « CE » (par exemple dans le cadre de plusieurs PTU portant sur le même sous-système) nécessitent une vérification sur la base de la même évaluation de la production (module SD ou SF), il est permis de combiner plusieurs évaluations du module SB avec une évaluation du module de production (SD ou SF). Dans ce cas, des attestations de vérification intermédiaire doivent être émises pour les phases de conception et de développement conformément au module SB.
- 3) En cas d'utilisation du module SB, la validité du certificat d'examen de type doit être indiquée conformément aux dispositions de la phase B du point 7.1.3 de la présente PTU. | « Règles liées à la vérification 'CE' » de la présente STI.
- 4) Le point 6.1.3 ci-dessus spécifie si une procédure particulière est utilisée pour l'évaluation, en plus des exigences formulées au point 4.2 de la présente PTU.

### 6.2.3 Procédures d'évaluation particulières de sous-systèmes

#### 6.2.3.1 Conditions de charge et pesage (point 4.2.2.10)

- 1) La masse pesée doit être mesurée en condition de charge « masse de conception en ordre de marche » à l'exception des consommables pour lesquels il n'existe pas d'obligation (par exemple, la « masse morte » est admise).
- 2) La déduction des autres conditions de charge par calcul est autorisée.
- 3) Si un véhicule est considéré conforme à un type (conformément aux points 6.2.2 et 7.1.3 de la présente PTU) :
- la masse totale du véhicule en condition de charge « masse de conception en ordre de marche » ne doit pas dépasser de plus de 3 % la masse totale déclarée pour ce type, précisée dans le certificat de vérification PTU | vérification « CE » basé sur un examen de type ou de conception dans la documentation technique décrite au point 4.2.12.
  - en outre, pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h, la charge à l'essieu pour la condition de charge « masse de conception en charge normale » ne doit pas dépasser de plus de 4 % la charge à l'essieu déclarée pour la même condition de charge.

#### 6.2.3.2 Charge à la roue (point 4.2.3.2.2)

- 1) La charge à la roue doit être mesurée en prenant en compte la condition de charge « masse de conception en ordre de marche » (à la même exception que au point 6.2.3.1 ci-dessus).

#### 6.2.3.3 Sécurité contre les risques de déraillement sur gauche de voie (point 4.2.3.4.1)

- 1) La conformité doit être démontrée conformément à l'une des méthodes prévues dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 83.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 150 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) D'autres méthodes d'évaluation de la conformité sont autorisées pour les unités destinées à circuler sur les réseaux d'écartement 1 520 mm.

#### 6.2.3.4 Comportement dynamique – Prescriptions techniques (point 4.2.3.4.2, a)

- 1) Pour les unités destinées à circuler sur les réseaux d'écartement 1 435 mm, 1 524 mm ou 1 668 mm, la démonstration de conformité doit être réalisée conformément au point 7 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 84.
- 2) Les paramètres décrits aux points 4.2.3.4.2.1 et 4.2.3.4.2.2 doivent être évalués à l'aide des critères définis dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 84.

#### 6.2.3.5 Évaluation de conformité pour les exigences de sécurité

La démonstration de la conformité aux exigences de sécurité exprimées au point 4.2 doit être réalisée comme suit :

- 1) Le champ d'application de cette évaluation se limite strictement à la conception du matériel roulant, en tenant compte du fait que l'exploitation, l'essai et la maintenance sont réalisés conformément aux règles définies par le demandeur (telles que décrites dans le dossier technique).

##### Remarques :

- La définition des exigences relatives aux essais et à la maintenance doit tenir compte du niveau de sécurité à satisfaire par le demandeur (cohérence) ; la démonstration de conformité couvre également les exigences relatives aux essais et à la maintenance.
  - D'autres sous-systèmes et facteurs humains (erreurs) ne sont pas pris en considération.
- 2) Toutes les hypothèses prises en compte pour le profil de la mission doivent être documentées clairement dans la démonstration.
- 3) Le respect des exigences de sécurité, spécifiées aux points 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 et 4.2.5.5.9 en termes de niveau de gravité et de conséquences associées aux scénarios de défaillance dangereuse, doit être démontré à l'aide de l'une des deux méthodes suivantes :

1. Application d'un critère harmonisé d'acceptation des risques associés à la gravité, spécifié au point 4.2 (par exemple, « accidents mortels » pour le freinage d'urgence).

Le demandeur peut choisir d'utiliser cette méthode, pour autant qu'il existe un critère harmonisé d'acceptation des risques défini

dans la PTU GEN-G Évaluation et appréciation des risques.

dans la MSC relative à l'évaluation des risques et ses modifications [règlement d'exécution (UE) no 402/2013 de la Commission<sup>30</sup>].

Le demandeur doit démontrer la conformité au critère harmonisé en appliquant

l'annexe I-3 de la PTU GEN-G.

l'annexe I-3 de la MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

<sup>30</sup> Règlement d'exécution(UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil ([JO L 121 du 3.5.2013, p. 8](#)).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 151 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Les principes suivants (et leurs combinaisons) peuvent être utilisés pour la démonstration : similarité avec le ou les systèmes de référence ; application de codes de pratiques ; application de l'estimation de risque explicite (par exemple, approche probabiliste).

Le demandeur doit désigner l'organisme d'évaluation prenant en charge la démonstration qu'il va fournir : l'organisme d'évaluation choisi pour le sous-système « matériel roulant » ou organisme d'évaluation de la MSC tel que défini dans la PTU GEN-G.

La démonstration est reconnue dans tous les États parties.

2. Application d'une évaluation et appréciation des risques conformément à la PTU GEN-G, de manière à définir le critère d'acceptation des risques à utiliser, et à démontrer la conformité à ce critère.

Le demandeur peut opter pour cette méthode dans tous les cas.

Le demandeur doit désigner l'organisme d'évaluation de la MSC prenant en charge la démonstration qu'il va fournir, telle que définie dans la PTU GEN-G.

Un rapport d'évaluation de la sécurité doit être fourni, conformément aux exigences définies dans la PTU GEN-G et ses modifications.

Le rapport d'évaluation de la sécurité doit être pris en compte

par l'autorité compétente de l'État partie | par l'entité délivrant l'autorisation,  
concerné,

conformément au point 2.5.6 de l'annexe I et à l'article 15, paragraphe 2, de la PTU GEN-G.

- 4) Pour chaque point de la PTU répertorié au paragraphe 3 ci-dessus, les documents pertinents qui accompagnent

le certificat d'exploitation (par exemple, le certificat de vérification ou le rapport d'évaluation de la sécurité)	la déclaration « CE » de vérification (par exemple, le certificat « CE » émis par l'organisme notifié ou le rapport d'évaluation de la sécurité)
---	--

doivent explicitement mentionner la « méthode utilisée » ('1' ou '2') ; pour la méthode '2', ils doivent également mentionner le « critère d'acceptation des risques utilisé ».

#### 6.2.3.6 Paramètres de conception pour les nouveaux profils de roue (point 4.2.3.4.3.1)

- 1) Pour les unités destinées à circuler sur des écartements de 1 435 mm, le profil de roue et la distance entre les faces actives des roues (grandeur SR dans l'illustration 1 au point 4.2.3.5.2.1) doivent être sélectionnés de manière que les valeurs limites de conicité équivalente figurant dans le tableau 11 ci-dessous ne soient pas dépassées lorsque l'essieu monté équipé des roues en cours de conception est combiné à l'échantillon de paramètres des voies indiqué dans le tableau 12.

L'évaluation de la conicité équivalente est décrite dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 107.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 152 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

*Tableau 11 : Valeurs limites de conicité équivalente*

Vitesse maximale du véhicule (km/h)	Valeurs limites de conicité équivalente	Conditions d'essai (voir tableau 12)
≤ 60	Sans objet	Sans objet
> 60 et ≤ 190	0,30	Toutes
≥ 190 et ≤ 230	0,25	1, 2, 3, 4, 5 et 6
> 230 et ≤ 280	0,20	1, 2, 3, 4, 5 et 6
> 280 et ≤ 300	0,10	1, 3, 5, 6, 5 et 6
> 300	0,10	1 et 3

*Tableau 12 : Conditions d'essai pour des conicités équivalentes représentatives du réseau. Tous les profils de rail sont définis dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 85.*

Condition d'essai n°	Profil du champignon de rail	Inclinaison du rail	Gabarit de voie
1	Profil de rail 60 E 1	1/20	1 435 mm
2	Profil de rail 60 E 1	1/40	1 435 mm
3	Profil de rail 60 E 1	1/20	1 437 mm
4	Profil de rail 60 E 1	1/40	1 437 mm
5	Profil de rail 60 E 2	1/40	1 435 mm
6	Profil de rail 60 E 2	1/40	1 437 mm
7	Profil de rail 54 E 1	1/20	1 435 mm
8	Profil de rail 54 E 1	1/40	1 435 mm
9	Profil de rail 54 E 1	1/20	1 437 mm
10	Profil de rail 54 E 1	1/40	1 437 mm

Les exigences du présent point sont considérées comme satisfaites par les essieux montés qui ont des profils S1002 ou GV 1/40 non érodés, tels que définis dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 86, avec un écartement des faces actives compris entre 1420 mm et 1 426 mm.

- 2) Pour les unités destinées à circuler sur des écartements de 1 524 mm, le profil de roue et la distance entre les faces actives des roues doivent être sélectionnés avec les ressources suivantes :



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 153 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Tableau 13 : Valeurs limites de conicité équivalente

Vitesse maximale du véhicule (km/h)	Valeurs limites de conicité équivalente	Conditions d'essai (voir tableau 14)
≤ 60	Sans objet	Sans objet
> 60 et ≤ 190	0,30	1, 2, 3, 4, 5 et 6
> 190 et ≤ 230	0,25	1, 2, 3 et 4
> 230 et ≤ 280	0,20	1, 2, 3 et 4
> 280 et ≤ 300	0,10	3, 4, 7 et 8
> 300	0,10	7 et 8

Tableau 14 : Conditions d'essai pour des conicités équivalentes.

Tous les profils de rail sont définis dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 85

Condition d'essai n°	Profil du champignon de rail	Inclinaison du rail	Gabarit de voie
1	Profil de rail 60 E 1	1/40	1 524 mm
2	Profil de rail 60 E 1	1/40	1526 mm
3	Profil de rail 60 E 2	1/40	1 524 mm
4	Profil de rail 60 E 2	1/40	1526 mm
5	Profil de rail 54 E 1	1/40	1 524 mm
6	Profil de rail 54 E 1	1/40	1526 mm
7	Profil de rail 60 E 1	1/20	1 524 mm
8	Profil de rail 60 E 1	1/20	1526 mm

Les exigences du présent point sont considérées comme satisfaites par les essieux montés qui ont des profils S1002 ou GV 1/40 non érodés, tels que définis dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 86, avec un écartement des faces actives de 1 510 mm.

- 3) Pour le matériel roulant appelé à circuler sur des écartements de 1 668 mm, les limites de conicité équivalente figurant dans le tableau 15 ne doivent pas être dépassées lorsque les essais de modélisation portant sur l'essieu monté équipé des roues en cours de conception sont exécutés pour l'échantillon représentatif de conditions d'essais sur voie indiqué dans le tableau 16 :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 154 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Tableau 15 : Valeurs limites de conicité équivalente

Vitesse maximale du véhicule (km/h)	Valeurs limites de conicité équivalente	Conditions d'essai (voir tableau 16)
≤ 60	Sans objet	Sans objet
> 60 et ≤ 190	0,30	Toutes
≥ 190 et ≤ 230	0,25	1 et 2
> 230 et ≤ 280	0,20	1 et 2
> 280 et ≤ 300	0,10	1 et 2
> 300	0,10	1 et 2

Tableau 16 : Conditions d'essai pour des conicités équivalentes.

Tous les profils de rail sont définis dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 85.

N° condition d'essai	Profil du champignon de rail	Inclinaison du rail	Gabarit de voie
1	Profil de rail 60 E 1	1/20	1 668 mm
2	Profil de rail 60 E 1	1/20	1670 mm
3	Profil de rail 54 E 1	1/20	1 668 mm
4	Profil de rail 54 E 1	1/20	1 670 mm

Les exigences du présent point sont considérées comme satisfaites par les essieux montés qui ont des profils S1002 ou GV 1/40 non érodés, tels que définis dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 86, avec un écartement des faces actives compris entre 1 653 mm et 1 659 mm.

#### 6.2.3.7 Caractéristiques et géométriques des essieux montés (point 4.2.3.5.2.1)

##### Essieu monté :

- 1) La démonstration de la conformité de l'assemblage doit s'appuyer sur la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 87, qui définit les valeurs limites de l'effort axial et de fatigue, ainsi que les essais de vérification associés.

##### Essieux :

- 2) La démonstration de la conformité des caractéristiques de résistance mécanique et de fatigue de l'essieu doit s'appuyer sur les parties 4, 5 et 6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 88, pour les essieux porteurs ou sur les parties 4, 5 et 6 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 89, pour les essieux moteurs.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 155 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Les critères de décision en matière de contrainte admissible sont spécifiés au point 7 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 88, pour les essieux porteurs ou au point 7 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 89, pour les essieux moteurs.

- 3) L'hypothèse des conditions de charge pour l'effort statique vertical maximal doit être explicitement énoncée dans la documentation technique, comme indiqué au point 4.2.12 de la présente PTU.

**Vérification des essieux :**

- 4) Une procédure de vérification est mise en place afin de garantir, lors de la phase de production, qu'aucun défaut ne puisse nuire à la sécurité du fait d'une modification quelconque des caractéristiques mécaniques des essieux.

- 5) La résistance à la traction du matériau composant l'essieu, la résistance à l'impact, l'intégrité de la surface, les caractéristiques des matériaux et leur propriété doivent être vérifiées.

La procédure de vérification doit spécifier l'échantillonnage des lots utilisés pour chaque caractéristique à vérifier.

**Boîte d'essieu/roulements :**

- 6) La démonstration de la conformité pour la résistance mécanique et les caractéristiques de fatigue du palier à roulement doit être conforme à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 90.

- 7) Autres méthodes d'évaluation de la conformité applicables aux essieux montés, aux essieux et aux roues lorsque les normes EN ne couvrent pas la solution technique proposée :

L'utilisation d'autres normes est permise lorsque les normes EN ne couvrent pas la solution technique proposée ; dans ce cas, l'organisme d'évaluation notifié doit vérifier que les autres normes font partie d'un ensemble cohérent de règles techniques applicables à la conception, à la construction et à l'évaluation des essieux montés, contenant des exigences spécifiques pour les essieux montés, les roues, les essieux et les roulements de boîtes d'essieux couvrant :

- l'assemblage d'essieu,
- la résistance mécanique,
- les caractéristiques de fatigue,
- les limites de contrainte admissibles,
- les caractéristiques thermomécaniques.

Seules les normes qui sont accessibles au public peuvent être mentionnées dans la démonstration requise ci-dessus.

La vérification effectuée par l'organisme notifié doit garantir la cohérence entre la méthodologie reposant sur des normes de remplacement, les hypothèses retenues par le demandeur, la solution technique envisagée et le domaine d'utilisation prévu.

- 8) Cas particulier des essieux montés, essieux et boîtes d'essieux/roulements construits en conformité avec la conception existante :

Dans le cas de produits fabriqués conformément à une conception développée et déjà utilisée en vue d'une mise sur le marché des produits avant l'entrée en vigueur des PTU correspondantes applicables à ces produits, le demandeur peut déroger de la procédure d'évaluation de la conformité ci-dessus, et démontrer la conformité avec les exigences de la présente PTU en se référant à la revue de conception et

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 156 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

à l'examen de type réalisés pour des applications précédentes dans des conditions comparables ; cette démonstration doit être dûment documentée et est considérée comme fournissant le même niveau de preuve que le module SB ou l'examen de conception conformément au module SH1.

#### 6.2.3.7 *bis* Système automatique pour gabarit variable

- 1) L'analyse de sécurité prévue au point 4.2.3.5.3, paragraphe 5, et effectuée au niveau du constituant d'interopérabilité, doit être consolidée au niveau de l'unité (véhicule) ; plus particulièrement, les hypothèses émises conformément au point 6.1.3.1 *bis*, paragraphe 3, peuvent faire l'objet d'un réexamen afin de prendre en compte le véhicule et le profil de sa mission.
- 2) L'évaluation de l'intégration du constituant d'interopérabilité aux organes/à l'unité de roulement et de la compatibilité technique avec le dispositif de changement d'écartement de voie prévoit :
  - la vérification de la conformité au domaine d'utilisation défini au point 5.3.4 *bis*, paragraphe 1,
  - la vérification de l'intégration correcte du constituant d'interopérabilité aux organes/à l'unité de roulement, y compris le bon fonctionnement du système embarqué de contrôle ou de surveillance (le cas échéant), et
  - des essais réalisés sur le ou les dispositifs de changement d'écartement de voie, représentatifs des conditions de service.

#### 6.2.3.8 Freinage d'urgence (point 4.2.4.5.2)

- 1) Les performances de freinage soumises à un essai correspondent à la distance d'arrêt définie dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 91. La décélération est évaluée sur la base de la distance d'arrêt.
- 2) Les essais doivent être réalisés sur rails secs aux vitesses initiales suivantes (si elles sont inférieures à la vitesse maximale de conception) : 30 km/h ; 100 km/h ; 120 km/h ; 140 km/h ; 160 km/h ; 200 km/h ; par paliers ne dépassant pas 40 km/h, à partir de 200 km/h jusqu'à la vitesse maximale de conception de l'unité.
- 3) Les essais doivent être réalisés en condition de charge « masse de conception en ordre de marche », « masse de conception en charge normale » et « effort maximal de freinage » (définis aux points 4.2.2.10 et 4.2.4.5.2).  
  
(Lorsque 2 des conditions de charge ci-dessus aboutissent à conditions d'essai de frein similaires d'après les normes EN ou les documents normatifs pertinents, il est possible de réduire le nombre d'essais de 3 à 2.
- 4) Les résultats des essais doivent être évalués selon une méthodologie tenant compte des aspects suivants :
  - correction des données brutes ;
  - répétabilité de l'essai : afin de valider le résultat d'un essai, ce dernier est répété plusieurs fois ; la différence absolue entre les résultats et l'écart type est évaluée.

#### 6.2.3.9 Freinage de service (point 4.2.4.5.3)

- 1) Les performances de freinage soumises à un essai correspondent à la distance d'arrêt définie dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 92. La décélération est évaluée sur la base de la distance d'arrêt.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 157 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Les essais doivent être réalisés sur rails secs à la vitesse initiale égale à la vitesse maximale de conception de l'unité, dans l'une des conditions de charge de l'unité définies au point 4.2.4.5.2.
- 3) Les résultats des essais doivent être évalués selon une méthodologie tenant compte des aspects suivants :
  - correction des données brutes ;
  - répétabilité de l'essai : afin de valider le résultat d'un essai, ce dernier est répété plusieurs fois ; la différence absolue entre les résultats et l'écart type est évaluée.

#### 6.2.3.10 Dispositif anti-enrayage (point 4.2.4.6.2)

- 1) Si une unité est équipée d'un dispositif anti-enrayage, l'unité doit être soumise à un essai dans des conditions de faible adhérence conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 93, afin de valider les performances du dispositif anti-enrayage (distance d'arrêt supplémentaire maximale par rapport à un freinage sur rail sec) installé sur l'unité.

#### 6.2.3.11 Équipements sanitaires (point 4.2.5.1)

- 1) Si l'équipement sanitaire permet le rejet de fluides dans l'environnement (sur les voies, par exemple), l'évaluation de conformité peut se baser sur des essais en service antérieurs si les conditions suivantes sont remplies :
  - les résultats des essais en service ont été obtenus sur des types d'équipements soumis à une méthode de traitement identique ;
  - les conditions d'essai sont similaires à celles qui peuvent être supposées pour l'unité évaluée, en ce qui concerne les volumes de chargement, les conditions environnementales et tous les autres paramètres qui influencent l'efficacité et l'efficacité du procédé de traitement.

En l'absence de résultats d'essais en service adaptés, des essais de type doivent être réalisés.

#### 6.2.3.12 Qualité de l'air intérieur (points 4.2.5.8 et 4.2.9.1.7)

- 1) La conformité des niveaux de CO<sub>2</sub> peut être évaluée par calcul des volumes de ventilation d'air frais, en supposant une qualité d'air extérieur contenant 400 ppm de CO<sub>2</sub> et une émission de 32 grammes de CO<sub>2</sub> par voyageur par heure. Le nombre de voyageurs à prendre en compte doit être calculé sur la base de l'occupation dans la condition de charge « masse de conception en charge normale » définie au point 4.2.2.10 de la présente PTU.

#### 6.2.3.13 Effets de souffle sur les voyageurs à quai et sur les travailleurs en bord de voie (point 4.2.6.2.1)

- 1) La démonstration de la conformité à la valeur limite de la vitesse de l'air maximale admissible en bord de voie indiquée au point 4.2.6.2.1 de la présente PTU doit être effectuée sur la base des essais en vraie grandeur réalisés sur des voies en alignement, conformément au point 6.2.2.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 94.
- 2) Il est possible d'effectuer une évaluation simplifiée plutôt que l'évaluation en grandeur réelle susmentionnée pour un matériel roulant dont la conception est similaire à un matériel roulant ayant fait l'objet de l'évaluation en vraie grandeur définie dans la présente PTU. Dans ce cas, il est permis de procéder à l'évaluation simplifiée de la conformité décrite au point 4.2.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 94, pour autant que les différences de conception restent dans les limites indiquées dans le tableau 7 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 94.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 158 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 6.2.3.14 Variation de pression en tête de train (point 4.2.6.2.2)

- 1) La conformité doit être évaluée sur la base des essais en vraie grandeur réalisés dans les conditions indiquées au point 6.1.2.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 95. Alternativement, la conformité peut également être évaluée à l'aide soit de simulations validées de la dynamique des fluides numérique (DFN) telles que décrites au point 6.1.2.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 95, soit d'essais sur modèles en mouvement tels que spécifiés au point 6.1.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 95.
- 2) Il est possible d'effectuer une évaluation simplifiée plutôt que l'évaluation en grandeur réelle susmentionnée pour un matériel roulant dont la conception est similaire à un matériel roulant ayant fait l'objet de l'évaluation en vraie grandeur définie dans la présente STI. Dans ce cas, il est permis de procéder à l'évaluation simplifiée de la conformité décrite au point 4.1.4 de la spécification mentionnée à l'appendice J 1, index 95, pour autant que les différences de conception restent dans les limites indiquées dans le tableau 4 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 95.

#### 6.2.3.15 Variations maximales de pression dans les tunnels (point 4.2.6.2)

- 1) La conformité est établie sur la base d'essais en vraie grandeur, effectués à la vitesse de référence ou à une vitesse supérieure dans un tunnel dont la surface de la section transversale est aussi proche que possible de celle du scénario de référence. Le transfert aux conditions de référence est effectué au moyen d'un logiciel de simulation validé.
- 2) S'il s'agit d'évaluer la conformité de trains ou rames entiers, l'évaluation est effectuée avec la longueur maximale du train ou des rames couplées atteignant une longueur de 400 m.
- 3) S'il s'agit d'évaluer la conformité de locomotives ou de véhicules de conduite, l'évaluation est effectuée sur la base de deux compositions de train arbitraires d'une longueur minimale de 150 m, l'une avec une locomotive ou un véhicule de conduite en tête (pour vérifier la valeur  $\Delta p_N$ ) et l'une avec une locomotive ou un véhicule de conduite en queue (pour vérifier la valeur  $\Delta p_T$ ). La valeur  $\Delta p_{Fr}$  est fixée à 1250 Pa (pour les trains où  $v_{tr,max} < 250$  km/h) ou à 1400 Pa (pour les trains où  $v_{tr,max} \geq 250$  km/h).
- 4) Lors de l'évaluation de la conformité de voitures seulement, l'évaluation est effectuée sur la base d'un train de 400 m de long.
- 5) Les valeurs  $\Delta p_N$  et  $\Delta p_T$  sont fixées respectivement à 1 750 Pa et à 700 Pa (pour les trains où  $v_{tr,max} < 250$  km/h) ou à 1 600 Pa et 1100 Pa (pour les trains où  $v_{tr,max} \geq 250$  km/h).
- 6) Pour la distance  $x_p$  entre le portail d'accès et la position de mesure, les définitions de  $\Delta p_{Fr}$ ,  $\Delta p_N$ ,  $\Delta p_T$ , la longueur minimale du tunnel et les autres informations sur le calcul de la variation de pression caractéristique, voir la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 96.
- 7) Les changements de pression dus aux différences d'altitude entre le point d'entrée et de sortie du tunnel ne doivent pas être pris en compte dans l'évaluation.

#### 6.2.3.16 Vent traversier (point 4.2.6.2.4)

L'évaluation de conformité est entièrement spécifiée au point 4.2.6.2.4.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 159 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 6.2.3.17 Niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore (4.2.7.2.2)

- 1) Les niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore sur un véhicule de référence doivent être mesurés et vérifiés conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 97.

#### 6.2.3.18 Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact (point 4.2.8.2.4)

- 1) La conformité doit être évaluée conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 98.

#### 6.2.3.19 Facteur de puissance (point 4.2.8.2.6)

- 1) La conformité doit être évaluée aux termes la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 99.

#### 6.2.3.19 bis Système de mesure énergétique embarqué (point 4.2.8.2.8)

- 1) Fonction de mesure de l'énergie (EMF)

La précision de chaque dispositif comportant une ou plusieurs EMF doit être évaluée en testant chaque fonction, dans les conditions de référence, selon la méthode applicable décrite aux points 5.4.3.4.1, 5.4.3.4.2 et 5.4.4.3.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 117. La grandeur d'entrée et la gamme de facteur de puissance lors de l'essai doivent correspondre aux valeurs énoncées dans le tableau 3 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 117.

Les effets de la température sur la précision de chaque dispositif comportant une ou plusieurs EMF doivent être évalués en testant chaque fonction, dans les conditions de référence (exception faite de la température), selon la méthode applicable décrite aux points 5.4.3.4.3.1 et 5.4.4.3.2.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 117.

Le coefficient moyen de température de chaque dispositif comportant une ou plusieurs EMF doit être évalué en testant chaque fonction, dans les conditions de référence (exception faite de la température), selon la méthode applicable décrite aux points 5.4.3.4.3.2 et 5.4.4.3.2.2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 120.

- 2) Système d'acquisition et de gestion des données (DHS)

La compilation et le traitement des données dans la fonction DHS doivent être évalués lors d'un essai, selon la méthode décrite dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 121.

- 3) Système embarqué de mesure d'énergie (EMS)

L'EMS doit être évalué en effectuant un essai comme indiqué dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 122.

#### 6.2.3.20 Comportement dynamique du captage de courant (point 4.2.8.2.9.6)

- 1) Lorsqu'un pantographe

déjà évalué séparément est

possédant une déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'emploi en tant que constituant d'interopérabilité est
--

intégré dans une unité de matériel roulant conformément à la PTU LOC&PAS, des essais dynamiques doivent être réalisés pour mesurer l'effort de contact moyen et l'écart type ou le pourcentage d'amorçage d'arcs, conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 100, jusqu'à la vitesse de conception de l'unité.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 160 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Pour une unité appelée à circuler sur des écartements de 1 435 mm et 1 668 mm, pour chaque pantographe installé, les essais doivent être effectués dans les deux sens de marche et inclure des sections de voie à faible hauteur de fil de contact (définie entre 5,0 et 5,3 m) et des sections de voie à grande hauteur de fil de contact (définie entre 5,5 et 5,75 m).  
Pour les unités appelées à circuler sur des écartements de 1 520 mm et 1 524 mm, les essais doivent inclure des sections de voie à hauteur de fil de contact comprise entre 6,0 et 6,3 m.
- 3) Les essais doivent être réalisés pour un minimum de trois incréments de vitesse, jusques et y compris la vitesse de conception de l'unité. L'intervalle entre les essais successifs ne doit pas dépasser 50 km/h.
- 4) Pendant l'essai, l'effort de contact statique doit être ajusté pour chaque système d'alimentation électrique particulier situé dans les limites, comme indiqué au point 4.2.8.2.9.5.
- 5) Les résultats mesurés doivent être conformes au point 4.2.8.2.9.6 en ce qui concerne l'effort de contact moyen et l'écart type ou le pourcentage d'amorçage d'arcs.

#### 6.2.3.21 Disposition des pantographes (point 4.2.8.2.9.7)

- 1) Les caractéristiques liées au comportement dynamique du captage de courant doivent être vérifiées comme spécifié au point 6.2.3.20 ci-dessus.

#### 6.2.3.22 Pare-brise (point 4.2.9.2)

- 1) Les caractéristiques du pare-brise doivent être vérifiées comme indiqué dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 101.

#### 6.2.3.23 Systèmes de détection d'incendie (point 4.2.10.3.2)

- 1) L'exigence du point 4.2.10.3.2 (1) est considérée comme satisfaite par la vérification que le matériel roulant est équipé d'un dispositif détecteur d'incendie dans les espaces suivants :
  - compartiment ou armoire technique, étanche ou non, contenant la ligne d'alimentation électrique et/ou l'équipement du circuit de traction,
  - espace technique comportant un moteur à combustion,
  - voitures-lits et compartiments de places couchées, y compris leurs compartiments réservés au personnel et leurs couloirs adjacents, ainsi que leurs installations de chauffage par combustion contiguës.

### 6.2.4 Phases de projet nécessitant une évaluation

- 1) L'appendice H de la présente PTU précise dans quelle phase du projet une évaluation doit être réalisée :
  - Phase de conception et de développement :
    - revue de la conception et/ou examen de la conception ;
    - essai de type : essai destiné à vérifier la conception, si et tel qu'il est défini au point 4.2.
  - Phase de production : essai de routine destiné à vérifier la conformité de la production.

L'organisme responsable de l'évaluation des essais de routine est déterminé en fonction du module d'évaluation choisi.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 161 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) L'appendice H est structuré conformément à la section 4.2 qui définit les exigences et leur évaluation applicable au sous-système « matériel roulant » ; le cas échéant, référence est également faite à un sous-point du point 6.2.2.2 ci-dessus.

En particulier, si l'appendice H identifie un essai de type, le point 4.2 doit être pris en compte pour les conditions et les exigences liées à cet essai.

- 3) Si plusieurs

vérifications

| vérifications « CE »

(par exemple dans le cadre de plusieurs PTU portant sur le même sous-système) nécessitent une vérification sur la base de la même évaluation de la production (module SD ou SF), il est permis de combiner plusieurs évaluations du module SB avec une évaluation du module de production (SD ou SF). Dans ce cas, des attestations de vérification intermédiaire doivent être émises pour les phases de conception et de développement conformément au module SB.

- 4) En cas d'utilisation du module SB, la validité de la déclaration de conformité du sous-système intermédiaire doit être indiquée conformément aux dispositions de la phase B du point 7.1.3

de la présente PTU.

| « Règles liées à la vérification 'CE' » de la présente STI.

### 6.2.5 Solutions innovantes

- 1) Si une solution innovante

(telle que définie à l'article 3a des ATMF)

| (telle que définie à l'article 10)

est proposée pour le sous-système « matériel roulant », le demandeur doit appliquer la procédure décrite ci-après :

| à l'article 10.

Pour suivre le rythme des progrès technologiques, des solutions innovantes peuvent s'avérer nécessaires, qui ne sont pas conformes aux spécifications définies dans la présente PTU et/ou auxquelles les méthodes d'évaluation décrites dans la présente PTU ne peuvent pas s'appliquer. Dans ce cas, de nouvelles spécifications et/ou de nouvelles méthodes d'évaluation associées à ces solutions innovantes sont développées.

Les solutions innovantes peuvent se rapporter au sous-système « matériel roulant », à ses parties et à ses CI.

Lorsqu'une solution innovante est proposée, le fabricant ou son mandataire autorisé déclare la façon dont il est prévu qu'elle déroge aux dispositions correspondantes de la présente PTU ou qu'elle les complète. Sur la base de cette déclaration, l'une des entités listées à l'article 6, § 2, des APTU ou le Secrétaire général peut soumettre les nouvelles spécifications et/ou de nouvelles méthodes

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 162 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

d'évaluation à la Commission d'experts techniques (CTE) pour examen et approbation.

Si la CTE appuie ces nouvelles spécifications et/ou nouvelles méthodes d'évaluation, les spécifications fonctionnelles et d'interface appropriées devant être incluses dans la PTU afin de permettre l'utilisation de cette solution innovante sont développées, puis incorporées à la PTU lors de sa révision.

Dans l'attente de la révision de la PTU, la CTE peut considérer les nouvelles spécifications et/ou nouvelles méthodes d'évaluation comme un moyen acceptable de mise en conformité avec les exigences essentielles de la PTU GEN-A. Dans ce cas, la CTE devrait donner au Secrétaire général des instructions sur la manière dont les nouvelles spécifications et/ou nouvelles méthodes d'évaluation doivent être communiquées aux États parties et rendues publiques.

#### 6.2.6 Évaluation de la documentation nécessaire à l'exploitation et à la maintenance

- 1) L'organisme d'évaluation

Conformément à l'article 15, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, un organisme notifié

doit se charger de compiler le dossier technique, qui contient la documentation nécessaire à l'exploitation et à la maintenance.

- 2) L'organisme d'évaluation doit uniquement vérifier que la documentation nécessaire à l'exploitation et à la maintenance, telle que définie au point 4.2.12 de la présente PTU, est fournie. L'organisme d'évaluation n'a pas pour obligation de vérifier les informations que cette documentation contient.

#### 6.2.7 Évaluation des unités destinées à une exploitation générale

- 1) Lorsqu'une unité nouvelle, réaménagée ou renouvelée, destinée à une exploitation générale, est soumise à évaluation dans le cadre de la présente PTU (conformément au point 4.1.2), certaines des exigences de la présente PTU nécessitent un train de référence pour leur évaluation. Ce cas est mentionné dans les dispositions correspondantes du point 4.2. De même, certaines des exigences de niveau train ne peuvent être évaluées au niveau unité ; ces cas particuliers sont décrits pour les exigences concernées au point 4.2 de la présente PTU
- 2) Le domaine d'utilisation, en termes de type de matériel roulant qui, une fois accouplé à l'unité à évaluer, garantit que le train est conforme à la PTU, n'est pas vérifié par l'organisme d'évaluation.
- 3) Une fois l'unité admise à l'exploitation, son utilisation dans une composition de train (conforme du point de vue de la PTU ou non) doit être étudiée par l'entreprise ferroviaire, conformément aux règles définies dans  
la PTU CTCI | la clause 4.2.2.5 de la STI OPE  
(composition du train).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 163 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

### 6.2.7 bis Exigences complémentaires facultatives pour les unités destinées à une exploitation générale

- 1) La conformité avec l'ensemble des conditions 2) à 9) suivantes est facultative et a uniquement pour objet de faciliter les échanges d'unités destinées à une exploitation générale. La conformité avec ces dispositions ne garantit pas que les unités sont totalement interchangeables et n'exempte pas l'entreprise ferroviaire de ses responsabilités en ce qui concerne l'utilisation de ces unités dans une composition de train telle que définie dans le point 6.2.7. Si le demandeur choisit cette option, un organisme notifié doit évaluer la conformité dans le cadre de la procédure de vérification PTU. Cela est indiqué dans le certificat et dans la documentation technique.
- 2) L'unité doit être équipée d'un système d'accouplement manuel tel que défini dans les points 4.2.2.2.3 b) et 5.3.2.
- 3) L'unité doit être équipée d'un système de freinage EN-UIC, conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 22.
- 4) L'unité doit satisfaire aux exigences de la présente PTU pour la plage de température T1 (– 25 °C à + 40 °C ; nominale), conformément au point 4.2.6.1 de la présente PTU et à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 34.
- 5) Les feux arrière exigés au point 4.2.7.1 doivent être des feux arrière fixes.
- 6) Si l'unité est équipée d'intercirculations, celles-ci doivent satisfaire aux exigences définies dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 113.
- 7) L'alimentation en courant électrique doit être conforme au point 4.2.11.6, paragraphe 4.
- 8) L'interface physique entre les unités pour la transmission de signaux doit garantir la compatibilité du câble et de la prise d'au moins une ligne compatible avec le câble à 18 conducteurs visé dans le tableau 2 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 114.
- 9) L'unité doit au moins comporter les marquages suivants, conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 115 :
  - la longueur hors tampons,
  - l'alimentation électrique.

### 6.2.8 Évaluation des unités destinées à une exploitation en composition(s) prédéfinie(s)

- 1) Lorsqu'une unité nouvelle, réaménagée ou renouvelée, destinée à une exploitation en composition(s) prédéfinie(s), est soumise à évaluation (conformément au point 4.1.2), le certificat de vérification PTU doit identifier la ou les compositions pour laquelle (ou lesquelles) l'évaluation est valide : type de matériel roulant accouplé à l'unité à évaluer, nombre de véhicules dans la ou les compositions, disposition des véhicules dans la ou les compositions qui garantissent la conformité de la composition à la présente PTU.
- 2) Les exigences de niveau train doivent être évaluées à l'aide d'une composition de train de référence lorsque cela est spécifié, et tel que spécifié, dans la présente PTU.
- 3) Une fois l'unité admise à l'exploitation, elle peut être accouplée aux autres unités pour constituer les compositions mentionnées dans le certificat de vérification PTU.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 164 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

### 6.2.9 Cas particulier : Évaluation des unités destinées à être intégrées dans une composition fixe existante

#### 6.2.9.1 Contexte

- 1) Ce cas particulier d'évaluation s'applique en cas de remplacement d'une partie d'une composition fixe déjà mise en service.

Deux cas sont présentés ci-dessous, en fonction du statut de la composition fixe vis-à-vis de la STI.

La partie de la composition fixe sujette à évaluation est appelée « unité » dans le texte ci-dessous.

#### 6.2.9.2 Cas d'une composition fixe conforme aux PTU

- 1) Lorsqu'une unité neuve, réaménagée ou renouvelée, destinée à être incluse dans une composition fixe existante, est soumise à évaluation dans le cadre de la présente PTU et qu'un certificat de vérification PTU est disponible pour la composition fixe existante, seule une évaluation PTU de la partie neuve de la composition fixe est requise pour pouvoir mettre à jour le certificat de la composition fixe existante, qui est alors considérée comme « renouvelée » (voir également clause 7.1.2.2).

#### 6.2.9.3 Cas d'une composition fixe non conforme aux PTU

- 1) Lorsqu'une unité neuve, réaménagée ou renouvelée, destinée à être incluse dans une composition fixe existante, est soumise à évaluation dans le cadre de la présente PTU, et qu'un certificat de vérification PTU n'est pas disponible pour la composition fixe existante, le certificat de vérification PTU doit stipuler que l'évaluation ne couvre pas les exigences de la PTU applicables à la composition fixe, mais uniquement l'unité évaluée.

### 6.3 Sous-système contenant des constituants d'interopérabilité

**qui non pas été certifiés conformément aux PTU** | **ne possédant pas de déclaration « CE »**

La présente partie ne porte pas atteinte à la partie 6.1 de la présente PTU<sup>31</sup>.

#### 6.3.1 Conditions

- 1) Au cours de la période de transition qui prend fin le 31 mai 2017, un organisme d'évaluation est habilité à délivrer un certificat de vérification PTU pour un sous-système, même si certains des constituants d'interopérabilité incorporés dans le sous-système ne sont pas couverts par les certificats PTU de conformité ou d'aptitude à l'emploi appropriées en application de la présente PTU (constituants d'interopérabilité non certifiés), si les critères suivants sont satisfaits :

- 1) la conformité du sous-système a été vérifiée par l'organisme d'évaluation par rapport aux exigences définies au point 4 et au regard des points 6.2 à 7 (sauf les « cas spécifiques ») de la présente PTU. De plus, la conformité des constituants d'interopérabilité aux points 5 et 6.1 ne s'applique pas ;

<sup>31</sup> Cela signifie que l'évaluation séparée des CI n'est pas obligatoire par défaut et que les dispositions de la présente partie ne sont applicables que lorsqu'un CI est évalué séparément.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 165 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) les constituants d'interopérabilité qui ne sont pas couverts par le certificat PTU de conformité ou d'aptitude à l'emploi appropriée ont été utilisés dans un sous-système déjà approuvé et mis en service avant l'entrée en vigueur de la présente PTU dans un des États parties au moins.
- 2) Il ne sera pas établi de déclarations PTU de conformité ou d'aptitude à l'emploi pour les constituants d'interopérabilité évalués de cette manière.

### 6.3.2 Documentation

- 1) Le certificat de vérification PTU du sous-système doit indiquer clairement quels constituants d'interopérabilité ont été évalués par l'organisme d'évaluation dans le cadre de la vérification du sous-système.
- 2) La déclaration PTU de vérification du sous-système doit clairement :
- 1) préciser quels constituants d'interopérabilité ont été évalués dans le cadre du sous-système ;
  - 2) confirmer que le sous-système contient les constituants d'interopérabilité identiques à ceux vérifiés dans le cadre du sous-système ;
  - 3) pour ces constituants d'interopérabilité : indiquer le ou les motifs pour lesquels le fabricant n'a pas fourni de déclaration PTU de conformité ou d'aptitude à l'emploi avant de les incorporer dans le sous-système, y compris l'application de règles nationales  
notifiées en vertu de l'article 12 des APTU. | notifiées en vertu de l'article 14 de la directive (UE) 2016/797.

### 6.3.3 Maintenance des sous-systèmes certifiés selon le point 6.3.1

- 1) Au cours de la période de transition et après son expiration, jusqu'à ce que le sous-système soit réaménagé ou renouvelé (compte tenu de la décision des États parties sur l'application des PTU), les constituants d'interopérabilité qui ne possèdent pas de  
déclaration | déclaration « CE »  
de conformité ou d'aptitude à l'emploi, et qui sont du même type, peuvent être utilisés pour des remplacements effectués dans le cadre de la maintenance (pièces de rechange) pour le sous-système, sous la responsabilité de l'entité chargée de l'entretien.
- 2) En toute hypothèse, l'entité chargée de l'entretien doit garantir que les constituants destinés aux remplacements effectués dans le cadre de la maintenance conviennent à l'usage qui doit en être fait, sont utilisés dans leur domaine d'utilisation et permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire tout en satisfaisant aux exigences essentielles. Ces constituants doivent être traçables et certifiés conformément à des règles nationales et internationales ou à des codes de pratiques largement reconnus dans le domaine ferroviaire.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 166 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## 7. MISE EN ŒUVRE

### 7.1 Règles générales de mise en œuvre

#### 7.1.1 Application au matériel roulant de fabrication récente

##### 7.1.1.1 Généralités

- 1) La présente PTU est applicable à toutes les unités du matériel roulant entrant dans son champ d'application, et qui  
feront l'objet d'une admission à l'exploitation en trafic international après le 1<sup>er</sup> janvier 2015, | seront mises en service après la date d'entrée en vigueur énoncée à l'article 12<sup>32</sup>,  
sauf lorsque le point 7.1.1.2 « Période de transition », le point 7.1.1.3 « Application aux véhicules spéciaux, tels que les engins de voie », ou le point 7.1.1.4 « Application aux véhicules destinés à être exploités uniquement sur un écartement de 1 520 mm » ci-dessous s'applique.
- 2) La présente PTU ne s'applique pas aux unités du matériel roulant existant qui sont déjà  
admisses en trafic international à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2015 | mises en service sur le réseau (ou qui font partie du réseau) d'un État membre au moment où la présente STI entre en vigueur,  
tant qu'elles ne sont pas réaménagées ou renouvelées (voir le point 7.1.2).
- 3) Tout matériel roulant produit sur la base d'une conception développée après  
le 1<sup>er</sup> janvier 2015 | l'entrée en vigueur de la présente STI  
doit être conforme à la présente  
PTU s'il doit être admis au trafic international en vertu des ATMF. | STI.

##### 7.1.1.2 Phase de transition

###### 7.1.1.2.1 Application de la PTU pendant la phase de transition

- 1) Un nombre important de projets ou de contrats, débutés avant l'entrée en vigueur de la présente PTU, peut déboucher sur la production de matériel roulant non entièrement conforme à la présente PTU. Concernant le matériel roulant concerné par ces projets ou contrats, et conformément au  
point f) de l'article 8, § 4, des APTU, | point f) de l'article 4, paragraphe 3, de la directive (UE) 2016/797,  
une phase de transition est définie,  
durant laquelle la présente PTU peut être appliquée en tout ou en partie. | durant laquelle l'application de la présente STI n'est pas obligatoire.
- 2) Cette phase de transition s'applique :
  - aux projets à un stade avancé de développement, tels que décrits au point 7.1.1.2.2 ;

<sup>32</sup> Article 12 du règlement (UE) n° 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, tel que modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2020/387 de la Commission du 9 mars 2020.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 167 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- aux contrats en cours d'exécution, tels que décrits au point 7.1.1.2.3 ;
- au matériel roulant de conception existante, tel que décrit au point 7.1.1.2.4.

- 3) Pour le matériel roulant qui relève de l'un des trois cas ci-dessus, le demandeur peut choisir d'appliquer volontairement tout ou partie de la PTU. Dans ce cas, l'application de la PTU prévaut sur l'application des exigences techniques nationales.
- Les États parties reconnaissent mutuellement cette conformité totale ou partielle lors de l'admission de véhicules au trafic international sur leur territoire conformément aux dispositions de l'article 6, § 4, des ATMF.
- L'application de la présente STI au matériel roulant qui relève de l'un des trois cas ci-dessus n'est pas obligatoire si l'une des conditions ci-après est satisfaite :
- Si le matériel roulant entre dans le champ d'application de la STI MR GV 2008 ou de la STI LOC&PAS RC 2011, la ou les STI applicables, y compris les règles d'application et la période de validité du « certificat basé sur un examen de type ou de conception » (sept ans) s'appliquent. La disposition ne s'applique pas aux véhicules qui ne sont pas conformes à la STI MR GV 2008 ou à la STI LOC&PAS RC 2011 et qui sont mis sur le marché après le 31 mai 2017.
  - Si le matériel roulant ne relève ni de la STI MR GV 2008 ni de la STI LOC & PAS RC 2011 : l'autorisation de mise en service est délivrée le temps d'une période de transition s'achevant le 31 décembre 2020..
- 4) Pendant la phase de transition, si le demandeur choisit de ne pas appliquer la présente PTU, le matériel roulant est soumis aux exigences applicables dans les États parties dans lesquels il est admis à l'exploitation conformément à l'article 6, § 4, des ATMF.
- STI, il est rappelé que les autres STI (voir section 2.1) et/ou les règles nationales notifiées s'appliquent en fonction de leurs champs d'application et de leurs règles d'application respectifs pour l'autorisation de mise sur le marché, conformément à l'article 21 de la directive (UE) 2016/797.
- En particulier, les STI qui doivent être abrogées par la présente STI continuent à s'appliquer, dans les conditions définies à l'article 11.

#### 7.1.1.2.2 Définition des projets à un stade avancé de développement

- 1) Le matériel roulant est développé et produit dans le cadre d'un projet à un stade avancé de développement, conformément à la définition à l'article 2 des APTU.
- de l'article 2, paragraphe 23, de la directive (UE) 2016/797.
- 2) Le projet doit être à un stade avancé de développement à la date d'entrée en vigueur de la présente PTU.

#### 7.1.1.2.3 Définition des contrats en cours d'exécution

- 1) Le matériel roulant est un matériel roulant développé et produit dans le cadre d'un contrat signé avant l'entrée en vigueur de la présente PTU.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 168 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Le demandeur doit prouver la date de signature du contrat original applicable. La date de tout addendum sous forme de changements du contrat original n'est pas prise en compte dans la définition de la date de signature du contrat en question.

#### 7.1.1.2.4 Définition du matériel roulant de conception existante

- 1) (réservé) | Le matériel roulant est produit conformément à une conception développée avant l'entrée en vigueur de la présente STI et qui n'a dès lors pas été évaluée conformément à la présente STI.
- 2) Aux fins de la présente PTU, un matériel roulant peut être qualifié de « construit en conformité avec la conception existante » lorsque la condition suivante est remplie : | l'une des deux conditions suivantes est remplie :
- Le demandeur peut prouver que le matériel roulant de fabrication récente sera produit conformément à une conception documentée, déjà utilisée pour produire un matériel roulant qui a été admis dans plus d'un État partie avant l'entrée en vigueur de la présente PTU. | dont la mise en service a été autorisée dans un ou plusieurs États membres avant l'entrée en vigueur de la présente STI.
  - Le fabricant ou le demandeur peut prouver que le projet était en phase de pré-production, ou déjà produit en série à la date de l'application de la présente STI. Pour le prouver, au moins un prototype doit être en phase d'assemblage avec une caisse identifiable existante, et les composants déjà commandés aux sous-fournisseurs doivent représenter 90 % de la valeur totale des composants.
- Le demandeur doit démontrer à la NSA que les conditions énoncées sous le point correspondant de la présente clause (en fonction de la situation) sont remplies.
- 3) Pour toutes modifications d'une conception existante, les règles suivantes s'appliquent jusqu'au 31 mai 2017 :
- En cas de modifications de la conception se limitant strictement à celles nécessaires pour garantir la compatibilité technique du matériel roulant avec des installations fixes (correspondant à des interfaces avec les sous-systèmes « infrastructure », « énergie » ou « contrôle-commande et signalisation », l'application de la présente PTU n'est pas obligatoire.
  - En cas d'autres modifications de la conception, la présente clause relative à la « conception existante » ne s'applique pas.

#### 7.1.1.3 Application aux véhicules spéciaux, tels que les engins de voie

- 1) L'application de la présente PTU au matériel mobile de construction et de maintenance des infrastructures ferroviaires (tel que défini dans les sections 2.2 et 2.3) n'est pas obligatoire.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 169 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) Le processus d'évaluation de conformité, tel que décrit au point 6.2.1, peut être utilisé volontairement par les demandeurs, afin d'établir une déclaration PTU de vérification dans le cadre de la présente PTU ; cette déclaration PTU de vérification doit être reconnue comme telle par les États parties.
- 3) Si le demandeur choisit de ne pas appliquer la présente PTU, le matériel mobile de construction et de maintenance des infrastructures ferroviaires peut être autorisé conformément  
à l'article 6, § 4, des ATMF. | à l'article 21 de la directive (UE) 2016/797.  
au regard des règles nationales en ce qui concerne les paramètres fondamentaux

#### 7.1.1.4 Application aux véhicules destinés à être exploités uniquement sur un écartement de 1 520 mm

- |              |  |
|--------------|--|
| 1) (réservé) | L'application de la présente STI aux véhicules destinés à être exploités uniquement sur un écartement de 1 520 mm n'est pas obligatoire pendant une période de transition s'achevant six ans après l'entrée en vigueur de la présente STI.   |
| 2) (réservé) | Le processus d'évaluation de conformité, tel que décrit au point 6.2.1, peut être utilisé volontairement par les demandeurs, afin d'établir une déclaration « CE » de vérification dans le cadre de la présente STI ; cette déclaration « CE » de vérification doit être reconnue comme telle par les États membres. |
| 3) (réservé) | Si le demandeur choisit de ne pas appliquer la présente STI, le véhicule peut être autorisé conformément à l'article 21 de la directive (UE) 2016/797 au regard des règles nationales en ce qui concerne les paramètres fondamentaux de la présente STI.   |

#### 7.1.1.4 bis Mesure transitoire pour l'exigence relative au système de mesure énergétique embarqué

- |           |  |
|-----------|--|
| (réservé) | <p>Les exigences énoncées au point 4.2.8.2.8 ne sont pas obligatoires pendant la période de transition s'achevant le 1<sup>er</sup> janvier 2022 pour les projets qui, le 14 juin 2018, sont à un stade avancé de développement, les contrats en cours d'exécution et le matériel roulant d'une conception existante comme prévu au point 7.1.1.2 de la présente STI.</p> <p>Lorsque les exigences énoncées au point 4.2.8.2.8.4 ne sont pas appliquées, les règles nationales concernant la spécification relative aux protocoles d'interface et au format des données transférées s'appliquent et la communication du bord au sol est décrite dans la documentation technique.</p> |
|-----------|--|

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 170 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 7.1.1.5 Mesure transitoire pour l'exigence de sécurité incendie

- 1) Pendant une période transitoire s'achevant

le 31 décembre 2017,

| le 1<sup>er</sup> janvier 2018,

il est permis, comme alternative aux exigences relatives aux matériaux indiquées au point 4.2.10.2.1 de la présente PTU, d'appliquer la vérification de la conformité aux exigences de sécurité incendie relatives aux matériaux des règles nationales notifiées (en utilisant la catégorie d'exploitation adéquate) issues de l'une des séries de normes suivantes :

- 2) la norme britannique BS6853, GM/RT2130, numéro 3,
- 3) les normes françaises NF F 16-101 :1988 et NF F 16-102/1992,
- 4) la norme allemande DIN 5510-2:2009 y compris les mesures de toxicité,
- 5) les normes italiennes UNI CEI 11170-1:2005 et UNI CEI 11170-3:2005,
- 6) les normes polonaises PN-K-02511:2 000 et PN-K-02502 :1992,
- 7) les normes espagnoles DT-PCI/5A.
- 8) Pendant cette période, il est possible de remplacer certains matériaux par des matériaux conformes à la norme EN 45545-2:2013 (comme indiqué au point 4.2.10.2.1 de la présente PTU).

#### 7.1.1.6 Mesure transitoire pour les exigences sur le bruit indiquées dans la STI MR GV 2008

- 1) Pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 190 km/h

destinées à circuler sur le réseau transeuropéen à grande vitesse (RTE),

les exigences définies au point 4.2.6.5 « Bruits extérieurs » et au point 4.2.7.6 « Bruits intérieurs » de la STI MR GV 2008<sup>33</sup> s'appliquent.

- 2) Cette mesure transitoire est applicable jusqu'à ce qu'une PTU Bruit révisée couvrant tous les types de matériel roulant s'applique.

#### 7.1.1.7 Mesure transitoire pour les exigences sur le bruit indiquées dans la STI MR GV 2008

- 1) (réservé)

Pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h destinées à circuler sur le réseau transeuropéen à grande vitesse (RTE), il est possible d'appliquer les exigences définies dans la clause 4.2.6.3 « Vent traversier » de la STI MR GV 2008, comme indiqué dans la clause 4.2.6.2.4 de la présente STI.

<sup>33</sup> Décision de la Commission du 21 février 2008 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système matériel roulant du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (2008/232/CE).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 171 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

2) (réservé)

Cette mesure transitoire est applicable jusqu'à ce que la clause 4.2.6.2.4 de la présente STI soit révisée.

#### 7.1.1.8 Mesure transitoire pour l'exigence de sécurité passive

(réservé)

Les exigences énoncées au point 4.2.2.5, point 6), ne sont pas obligatoires pendant la période de transition s'achevant le 1er janvier 2022 pour les locomotives à cabine centrale qui se trouvent à un stade avancé de développement, font l'objet de contrats en cours d'exécution et dont le matériel roulant est de conception existante le 27 mai 2019, conformément au point 7.1.1.2 de la présente STI.

Lorsque les exigences prévues au point 4.2.2.5, point 6), ne s'appliquent pas, il est possible de démontrer en tant que méthode alternative la conformité à l'exigence du scénario 3 décrit au point 4.2.2.5, point 5), en faisant la preuve qu'elles satisfont aux critères suivants :

- le châssis de la locomotive est conçu conformément à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 7, cat. L (comme indiqué dans le point 4.2.2.4 de la présente STI),
- la distance entre les tampons et le pare-brise de la cabine de conduite est d'au moins 2,5 m.

### 7.1.2 Modifications d'un matériel roulant existant ou d'un type de matériel roulant

#### 7.1.2.1 Introduction

1) Le présent point 7.1.2 définit les principes que doivent appliquer

les entités gérant la modification.

L'entité gérant la modification est soit le détenteur du certificat d'exploitation d'un véhicule, qui, selon l'article 1,1 § 8, des ATMF, est le détenteur du véhicule, soit, si la modification concerne un type, le détenteur du certificat de type de conception.

les entités gérant la modification et les entités délivrant les autorisations conformément à la procédure de vérification « CE » décrite à l'article 15, paragraphe 9, à l'article 21, paragraphe 12, et à l'annexe IV de la directive (UE) 2016/797. Cette procédure est définie plus précisément aux articles 13, 15 et 16 du règlement d'exécution (UE)

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 172 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

2018/545 de la Commission<sup>34</sup> et dans la décision 2010/713/UE de la Commission<sup>35</sup>.

- 2) Le présent point 7.1.2 s'applique lorsqu'une ou plusieurs modifications sont apportées à un matériel roulant existant ou à un type de matériel roulant, y compris un renouvellement ou un réaménagement. Il ne s'applique pas dans le cas de modifications :
- qui n'introduisent pas de différence par rapport aux dossiers techniques accompagnant les déclarations PTU pour la vérification des sous-systèmes, le cas échéant, et
  - qui n'ont pas d'incidence sur les paramètres fondamentaux non couverts par la déclaration PTU, le cas échéant.

Le détenteur

du certificat de type de conception, s'il n'est pas lui-même l'entité gérant la modification,

de l'autorisation par type de véhicule

fournit à l'entité gérant la modification, dans des conditions raisonnables, les informations nécessaires pour évaluer les modifications.

#### 7.1.2.2 Règles de gestion des modifications apportées à la fois au matériel roulant et au type de matériel roulant

- 1) Les parties et paramètres fondamentaux du matériel roulant non affectés par la ou les modifications sont exemptés de l'évaluation de conformité prévue dans le cadre des dispositions de la présente PTU.
- 2) Sans préjudice du point 7.1.2.2 *bis*, la conformité avec les exigences de la présente PTU, de la PTU Bruit (voir le point 7.2 de cette PTU) et de la PTU PMR (voir le point 7.2.3 de cette PTU) n'est requise que pour les paramètres fondamentaux de la présente PTU susceptibles d'avoir une incidence sur la ou les modifications.
- 3) Tout paramètre fondamental d'un véhicule ou d'un type de véhicule concerné par les modifications est analysé et classé dans l'une des catégories suivantes :
  1. Modifications n'entraînant pas d'écart par rapport au dossier technique
  2. Modifications qui n'appartiennent pas à la catégorie 1 et qui ne change pas caractéristiques de conception essentielles selon le tableau 17 *bis*
  3. Modifications qui n'appartiennent pas à la catégorie 2 et qui ne nécessitent pas de nouvelle admission selon les critères du présent point

Conformément aux articles 15 et 16 du règlement d'exécution (UE) 2018/545 et à la décision 2010/713/UE, et en application des modules SB, SD/SF ou SH1 aux fins de la vérification « CE » et, si nécessaire conformément à l'article 15, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797, l'entité gérant la modification doit informer un organisme notifié de toutes les modifications affectant la conformité du sous-système aux exigences de la ou des STI pertinentes qui nécessitent de nouvelles vérifications par un organisme notifié. Ces informations doivent être fournies par l'entité gérant la modification avec les références correspondantes à la documentation

<sup>34</sup> Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ([JO L 90 du 6.4.2018, p. 66](#)).

<sup>35</sup> Décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil ([JO L 319 du 4.12.2010, p. 1](#)).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 173 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

4. Modifications qui n'appartiennent pas aux catégories 1 à 3 et changements particuliers visés au présent point

Pour la catégorie 1, aucune autre action n'est requise.

Pour les catégories 2 et 3, le dossier technique est mis à jour et le titulaire du certificat de type de conception ou, s'il n'y a pas de certificat de type de conception, le détenteur du certificat d'exploitation met les informations pertinentes à disposition des autorités compétentes à leur demande.

Pour la catégorie 4, une nouvelle admission est requise conformément à l'article 10, § 11, des ATMF. L'entité gérant la modification informe un organisme d'évaluation de toutes les modifications du sous-système affectant sa conformité aux exigences de la ou des PTU applicables et nécessitant de nouvelles vérifications par un organisme d'évaluation.

Les modules SB, SD/SF ou SH1 tels que définis dans la PTU GEN-D s'appliquent par analogie à l'évaluation des modifications.

Tous les documents techniques pertinents se rapportant au certificat de type de conception existant et, si disponible, au certificat d'exploitation sont fournis à l'organisme d'évaluation.

Pour les véhicules physiques, ces informations sont fournies par le détenteur, en sa qualité de détenteur du certificat d'exploitation.

Si la modification est apportée à un type de véhicule, c'est le titulaire du certificat de type de conception qui fournit ces informations.

- 4) Dans le cas de modifications nécessitant une réévaluation des exigences de sécurité énoncées aux points 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 et 4.2.5.5.9, la procédure définie au point 6.2.3.5 est appliquée. Le tableau 17 indique quand une nouvelle admission est requise.

technique relative au certificat « CE » d'examen de type ou de conception existant.

Sans préjudice de l'appréciation générale en matière de sécurité prévue à l'article 21, paragraphe 12, point b), de la directive (UE) 2016/797, dans le cas de modifications nécessitant une réévaluation des exigences de sécurité énoncées dans les points 4.2.3.4.2, 4.2.3.5.3, 4.2.4.2.2, 4.2.5.3.5, 4.2.5.5.8 et 4.2.5.5.9, la procédure définie dans le point 6.2.3.5 doit être appliquée. Le tableau 17 indique quand une nouvelle autorisation est requise.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 174 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Tableau 17 : Cas dans lesquels une nouvelle admission est requise

Véhicule initialement évalué sur la base de...				
		Première méthode visée au point 6.2.3.5 3)	Deuxième méthode visée au point 6.2.3.5 3)	PTU GEN-G non appliquée
Modification évaluée sur la base de...	Première méthode visée au point 6.2.3.5 3)	Aucune admission nouvelle requise	Vérification <sup>(*)</sup>	Impossible
	Deuxième méthode visée au point 6.2.3.5 3)	Vérification <sup>(*)</sup>	Vérification <sup>(*)</sup>	Vérification <sup>(*)</sup>
	PTU GEN-G non appliquée	Impossible	Impossible	Impossible

<sup>(\*)</sup> Le terme « vérification » dans le tableau 17 signifie que le demandeur appliquera l'annexe I de la PTU GEN-G en vue de démontrer que le véhicule modifié garantit un niveau de sécurité égal ou supérieur. Cette démonstration doit être évaluée de manière indépendante par un organisme d'évaluation, tel que défini dans la PTU GEN-G. Si l'organisme conclut que la nouvelle évaluation de la sécurité démontre un niveau de sécurité moindre ou que le résultat n'est pas clair, le demandeur doit demander une nouvelle admission de véhicule.

une autorisation de mise sur le marché.

- |   |  |
|---|--|
| <p>4 bis) Dans le cas de modifications nécessitant une réévaluation des exigences de sécurité visées aux points 4.2.4.9, 4.2.9.3.1 et 4.2.10.3.4 qui nécessite une nouvelle étude de fiabilité, une nouvelle admission est requise, sauf si l'organisme d'évaluation conclut que les exigences liées à la sécurité couvertes par l'étude de fiabilité sont améliorées ou maintenues. Dans son évaluation, l'organisme d'évaluation prendra en considération la documentation révisée de maintenance et d'exploitation, si nécessaire.</p> | <p>Sans préjudice de l'appréciation générale en matière de sécurité prévue à l'article 21, paragraphe 12, point b), de la directive (UE) 2016/797, en cas de modifications ayant une incidence sur les exigences visées aux points 4.2.4.9, 4.2.9.3.1 et 4.2.10.3.4 qui nécessite une nouvelle étude de fiabilité, une nouvelle autorisation de mise sur le marché est requise, sauf si l'organisme notifié conclut que les exigences liées à la sécurité couvertes par l'étude de fiabilité sont améliorées ou maintenues. L'organisme notifié prendra en considération, dans son appréciation, la documentation révisée de maintenance et d'exploitation, si nécessaire.</p> |
| <p>5) (réservé)</p>   | <p>Les stratégies de migration nationales liées à la mise en œuvre d'autres STI (par exemple, les STI couvrant les installations fixes) sont prises en compte pour déterminer dans quelle mesure les STI couvrant le matériel roulant doivent être appliquées.</p>   |
| <p>6) Pour les modifications des catégories 3 et 4, il est nécessaire d'évaluer si les modifications affaiblissent le niveau global de sécurité.<br/><br/>Les modifications suivantes sont classées dans la</p>   | <p>Les caractéristiques de conception essentielles du matériel roulant sont définies dans les tableaux 17a et 17b. Sur la base de ces tableaux et de l'appréciation en matière de sécurité visée à</p>   |

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 175 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

catégorie 3 :

- modifications se situant au-dessus des seuils établis dans la troisième colonne et au-dessous des seuils établis dans la quatrième colonne des tableaux 17 *bis* et 17 *ter* et n'affaiblissant pas le niveau global de sécurité du véhicule.

Les modifications suivantes sont classées dans la catégorie 4 :

- modifications se situant au-dessus des seuils établis dans la quatrième colonne des tableaux 17 *bis* et 17 *ter* et modifications pouvant affaiblir le niveau global de sécurité du véhicule.

l'article 21, paragraphe 12, point b), de la directive (UE) 2016/797, les modifications sont classées dans les catégories suivantes :

- a) catégorie visée à l'article 15, paragraphe 1, point c), du règlement d'exécution (UE) 2018/545 si elles se situent au-dessus des seuils établis dans la troisième colonne et sous les seuils indiqués dans la quatrième colonne, sauf si l'appréciation en matière de sécurité visée à l'article 21, paragraphe 12, point b), de la directive (UE) 2016/797 exige de les classer dans la catégorie visée à l'article 15, paragraphe 1, point d) ; ou
- b) catégorie visée à l'article 15, paragraphe 1, point d), du règlement d'exécution (UE) 2018/545 si elles se situent au-dessus des seuils établis dans la quatrième colonne, ou si l'appréciation en matière de sécurité visée à l'article 21, paragraphe 12, point b), de la directive (UE) 2016/797 exige de les classer dans la catégorie visée à l'article 15, paragraphe 1, point d).

Pour déterminer si les modifications dépassent ou non les seuils mentionnés ci-dessus, il faut se référer aux valeurs des paramètres au moment

de l'admission du matériel roulant ou du type de matériel roulant la plus récente.

de la dernière autorisation du matériel roulant ou du type de matériel roulant.

7) Les modifications non couvertes par le point 7.1.2.2, point 6), sont considérées comme n'ayant aucune incidence sur les caractéristiques de conception essentielles et peuvent être classées

dans la catégorie 1 ou 2, sauf si l'évaluation du niveau de sécurité global du véhicule visée au paragraphe 8 conclut que les modifications affaiblissent la sécurité. Dans ce cas, les modifications sont classées dans la catégorie 4.

dans la catégorie visée à l'article 15, paragraphe 1, point a) ou point b), du règlement d'exécution (UE) 2018/545, sauf si l'appréciation en matière de sécurité visée à l'article 21, paragraphe 12, point b), de la directive (UE) 2016/797 exige de les classer dans la catégorie visée à l'article 15, paragraphe 1, point d).

8) L'évaluation visant à déterminer s'il y a affaiblissement du niveau de sécurité global du véhicule est réalisée conformément aux dispositions de la PTU GEN-G et couvre toutes les modifications concernant les paramètres fondamentaux du tableau du point 3.1 relatifs à toutes les exigences essentielles, notamment aux exigences liées à la « Sécurité » et à la « Compatibilité technique ».

L'appréciation en matière de sécurité visée à l'article 21, paragraphe 12, point b), de la directive (UE) 2016/797 doit couvrir les modifications concernant les paramètres fondamentaux du tableau du point 3.1 relatifs à toutes les exigences essentielles, notamment aux exigences liées à la « Sécurité » et à la « Compatibilité technique ».

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 176 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 9) Sans préjudice du point 7.1.2.2 *bis*, toutes les modifications demeurent conformes aux PTU applicables quelle que soit leur classification.
- 10) Le remplacement d'un ou de plusieurs véhicules dans une composition fixe à la suite d'un dommage grave ne nécessite pas d'évaluation de la conformité au regard de la présente PTU, tant que l'unité ou les véhicules restent inchangés du point de vue des paramètres techniques et de la fonction, par rapport à ceux qu'ils remplacent. Ces unités doivent être traçables et certifiées conformément à des règles nationales et internationales ou à des codes de pratiques largement reconnus dans le domaine ferroviaire.

*Tableau 17 bis : Caractéristiques de conception essentielles associées aux paramètres fondamentaux définis dans la PTU LOC&PAS*

<b>1. Point</b>	<b>2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)</b>	<b>3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation<sup>36</sup></b>	<b>4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation<sup>37</sup></b>
4.2.2.2.3 Accouplement d'extrémité	Type d'accouplement d'extrémité	Modification du type d'attelage d'extrémité	s.o.
4.2.2.10 Conditions de charge et pesage 4.2.3.2.1 Paramètre de charge à l'essieu	Masse de conception en ordre de marche Masse de conception en charge normale Masse de conception en charge exceptionnelle Vitesse maximale de conception (km/h) Charge statique à l'essieu en ordre de marche Charge statique à l'essieu en ordre de marche	Modification de l'une des caractéristiques de conception essentielles correspondantes entraînant un changement de la ou des catégories de ligne avec lesquelles le véhicule est compatible	s.o.

<sup>36</sup> Titre dans la STI de l'UE : « Modifications qui ont une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles et ne sont pas classées dans la catégorie visée à l'article 21, paragraphe 12, point a), de la directive (UE) 2016/797 ».

<sup>37</sup> Titre dans la STI de l'UE : « Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles et classées dans la catégorie visée à l'article 21, paragraphe 12, point a), de la directive (UE) 2016/797 ».



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 177 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>36</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>37</sup>
	Longueur du véhicule Charge statique à l'essieu en charge normale Emplacement des essieux le long de l'unité (entraxe des essieux)		
	Masse totale du véhicule (pour chaque véhicule de l'unité)	Modification de l'une des caractéristiques de conception essentielles correspondantes entraînant un changement de la ou des catégories de ligne avec lesquelles le véhicule est compatible	Modification supérieure à environ 10 %
	Charge à la roue	Modification de l'une des caractéristiques de conception essentielles correspondantes entraînant un changement de la ou des catégories de ligne avec lesquelles le véhicule est compatible ou Modification supérieure à environ 10 %	s.o.
4.2.3.1 Gabarit	Profil de référence	s.o.	Modification du profil de référence correspondant au véhicule
	Capacité concernant le rayon minimal de courbure convexe en vertical	Modification de la capacité concernant le rayon minimal de courbure convexe en vertical correspondant au véhicule supérieure à 10 %	s.o.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 178 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>36</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>37</sup>
	Capacité concernant le rayon minimal de courbure concave en vertical	Modification de la capacité concernant le rayon minimal de courbure concave en vertical correspondant au véhicule supérieure à 10 %	s.o.
4.2.3.3.1 Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains	Compatibilité avec les systèmes de détection des trains	s.o.	Modification de la compatibilité déclarée avec un ou plusieurs des trois systèmes de détection de train suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>– circuits de voie</li> <li>– compteurs d'essieux</li> <li>– équipements de boucle</li> </ul>
4.2.3.3.2 Contrôle de l'état des boîtes d'essieux	Système de détection embarqué	Montage du système de détection embarqué	Démontage du système de détection embarqué déclaré
4.2.3.4 Comportement dynamique du matériel roulant	Combinaison de la vitesse maximale et de l'insuffisance de dévers maximale du véhicule ayant l'objet d'une évaluation	s.o.	Augmentation de la vitesse maximale de plus de 15 km/h ou modification de l'insuffisance de dévers maximale admissible supérieure à environ 10 %
	Inclinaison du rail	s.o.	Modification de l'inclinaison ou des inclinaisons du rail correspondant au véhicule <sup>(*)</sup>
4.2.3.5.2.1 Caractéristiques mécaniques et géométriques des essieux montés	Écartement des essieux montés	s.o.	Modification de l'écartement de voie correspondant aux essieux montés

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 179 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>36</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>37</sup>
4.2.3.5.2.2 Caractéristiques des roues	Diamètre minimal requis de la roue en service	Modification du diamètre minimal requis de la roue en service supérieure à environ 10 mm	s.o.
4.2.3.5.2.3 Systèmes automatiques pour gabarit variable	Dispositif d'écartement des essieux montés	Modification du véhicule entraînant une modification du ou des dispositifs d'écartement correspondant aux essieux montés	Modification de l'écartement ou des écartements de voie correspondant aux essieux montés
4.2.3.6 Rayon de courbure minimal	Capacité concernant le rayon minimal de courbure en horizontal	Augmentation du rayon minimal de courbure en horizontal supérieure à 5 m	s.o.
4.2.4.5.1 Performances de freinage — Exigences générales	Décélération moyenne maximale	Modification de la décélération moyenne maximale supérieure à environ 10 %	s.o.
4.2.4.5.2 Performances de freinage — Freinage d'urgence	Distance d'arrêt et profil de décélération pour chaque condition de charge par vitesse maximale de conception	<p>Modification de plus de 10 % de la distance d'arrêt</p> <p>Remarque : Le pourcentage de poids-frein (également appelé « lambda » ou « pourcentage de masse freinée ») et la masse freinée sont également utilisés et peuvent être déduits (directement ou en passant par la distance d'arrêt) à partir des profils de décélération par calcul.</p> <p>La modification autorisée est la même (environ 10 %)</p>	s.o.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 180 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>36</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>37</sup>
4.2.4.5.3 Performances de freinage — Freinage de service	Distance d'arrêt et décélération maximale pour la condition de charge « masse de conception en charge normale » à la vitesse de conception maximale	Modification de plus de 10 % de la distance d'arrêt	s.o.
4.2.4.5.4 Performances de freinage — Capacité thermique	Capacité d'absorption énergétique maximale du frein ou	s.o.	Modification de l'absorption énergétique maximale du frein supérieure ou égale à 10 %
	Capacité thermique du point de vue de la déclivité maximale de la voie, de la longueur associée et de la vitesse opérationnelle	Modification de la déclivité maximale, de la longueur associée et de la vitesse opérationnelle pour laquelle est conçu le système de freinage, en fonction de la capacité d'absorption énergétique de ce dernier	
4.2.4.5.5 Performances de freinage — Frein de stationnement	Pente maximale sur laquelle l'unité est maintenue immobilisée par les seuls freins de stationnement (si le véhicule en est équipé)	Modification de plus de 10 % de la pente maximale déclarée	s.o.
4.2.4.6.2. Dispositif anti-enrayage	Dispositif anti-enrayage	s.o.	Montage/démontage du système anti-enrayage
	Frein magnétique appliqué sur le rail	s.o.	Montage/démontage du système de frein magnétique appliqué sur le rail

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 181 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>36</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>37</sup>
4.2.4.8.2 Frein magnétique appliqué sur le rail	Possibilité d'empêcher l'utilisation du frein magnétique appliqué sur le rail	s.o.	Montage/démontage de la commande de freinage permettant d'activer/désactiver le frein magnétique appliqué sur le rail
4.2.4.8.3 Frein à courants de Foucault	Frein à courants de Foucault	s.o.	Montage/démontage du système de frein à courants de Foucault
	Possibilité d'empêcher l'utilisation du frein à courants de Foucault	s.o.	Montage/démontage de la commande de freinage permettant d'activer/désactiver le frein à courants de Foucault
4.2.6.1.1 Température	Plage de température	Modification de la plage de température (T1, T2, T3)	s.o.
4.2.6.1.2 Neige, glace et grêle	Conditions de neige, glace et grêle	Modification de la plage choisie pour les conditions de « neige, glace et grêle » (nominale ou extrême)	s.o.
4.2.8.2.2 Exploitation dans les limites de tensions et de fréquences	Système d'alimentation électrique (tension et fréquence)	s.o.	Modification de la ou des tensions/fréquences du système d'alimentation électrique (courant alternatif 25 kV-50 Hz, courant alternatif 15 kV-16,7 Hz, courant continu 3 kV, courant continu 1,5 kV, courant continu 750 V, troisième rail de contact, autres)
4.2.8.2.3 Freinage par récupération avec renvoi d'énergie vers les lignes aériennes de contact	Freinage par récupération	s.o.	Montage/démontage du système de freinage par récupération

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 182 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>36</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>37</sup>
	Possibilité d'empêcher l'utilisation du système de freinage par récupération, lorsqu'il est installé	Introduire/supprimer la possibilité d'empêcher l'utilisation du système freinage par récupération	s.o.
4.2.8.2.4 Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact	<i>Applicable aux unités électriques d'une puissance supérieure à 2 MW uniquement</i> : Système de limitation de courant ou de puissance	Installation/désinstallation du système de limitation de courant ou de puissance	s.o.
4.2.8.2.5 Courant maximal à l'arrêt pour les systèmes à courant continu	Courant maximal à l'arrêt par pantographe pour chacun des systèmes à courant continu pour lesquels le véhicule est équipé	Modification de 50 A du courant maximal, sans dépasser la limite énoncée dans la PTU	s.o.
4.2.8.2.9.1.1 Hauteur d'interaction avec les fils de contact (niveau matériel roulant)	Hauteur d'interaction du pantographe avec les fils de contact (au-dessus de la surface supérieure du rail)	Modification de la hauteur d'interaction permettant/ne permettant plus un contact mécanique avec l'un des fils de contact à des hauteurs au-dessus du rail comprises entre : <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 800 mm et 6 500 mm</li> <li>- 4 500 mm et 6 500 mm</li> <li>- 5 550 mm et 6 800 mm</li> <li>- 5 600 mm et 6 600 mm</li> </ul>	s.o.
4.2.8.2.9.2 Géométrie des archets (niveau constituant d'interopérabilité)	Géométrie des archets	s.o.	Modification pour ou de l'un des types de géométrie d'archet définis dans les points 4.2.8.2.9.2.1, 4.2.8.2.9.2.2 ou 4.2.8.2.9.2.3

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 183 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>36</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>37</sup>
4.2.8.2.9.4.2 Matériau des bandes de frottement	Matériau des bandes de frottement	Nouveau matériau des bandes de frottement conformément au point 4.2.8.2.9.4.2 3)	s.o.
4.2.8.2.9.6 Effort de contact et comportement dynamique du pantographe	Courbe de l'effort de contact moyen	Modification exigeant une nouvelle évaluation du comportement dynamique du pantographe	s.o.
4.2.8.2.9.7 Disposition des pantographes (niveau matériel roulant)	Nombre de pantographes et distance la plus courte entre deux pantographes	s.o.	Lorsque l'espacement entre deux pantographes consécutifs en compositions fixes ou prédéfinies de l'unité évaluée est réduit grâce au retrait d'un véhicule
4.2.8.2.9.10 Abaissement du pantographe (niveau matériel roulant)	Dispositif de descente automatique	Montage/démontage du dispositif de descente automatique	s.o.
4.2.10.1. Généralités et classification	Catégorie de sécurité incendie	s.o.	Modification de la catégorie de sécurité incendie
4.2.12.2. Documentation générale — Nombre d'unités en exploitation multiple	Nombre maximal de rames ou de locomotives couplées en exploitation multiple	s.o.	Modification du nombre maximal autorisé de rames ou de locomotives couplées en exploitation multiple

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 184 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>36</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>37</sup>
4.2.12.2. Documentation générale — Nombre de véhicules dans une unité	Pour les compositions fixes uniquement :  Véhicules constituant la composition fixe	s.o.	Modification du nombre de véhicules constituant la composition fixe

(\*) Le matériel roulant qui satisfait à l'une des conditions suivantes est considéré comme compatible avec toutes les inclinaisons du rail :

- 1) Évaluation du matériel roulant conformément à la norme EN 14363:2016
- 2) Évaluation du matériel roulant conformément à la norme EN 14363:2005 (modifiée ou non par ERA/TD/2012-17/INT) ou UIC 518:2009, dont la conclusion est qu'il n'y a aucune restriction à une inclinaison du rail
- 3) Évaluation du matériel roulant conformément à la norme EN 14363:2005 (modifiée ou non par ERA/TD/2012-17/INT) ou UIC 518:2009, dont la conclusion est qu'il y a une restriction à une inclinaison du rail et une nouvelle évaluation des conditions d'essai du contact roue-rail sur la base des profils réels de roues et de rails et de l'écartement de voie mesuré indique une conformité aux exigences relatives aux conditions de contact roue-rail figurant dans la norme EN 14363:206



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 185 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Tableau 17 ter : Caractéristiques de conception essentielles associées aux paramètres fondamentaux définis dans la PTU PMR

1. Point	2. Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	3. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui restent dans l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>38</sup>	4. Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles qui sont en dehors de l'éventail de paramètres acceptables eu égard à la compatibilité technique avec le domaine d'utilisation <sup>39</sup>
4.2.2.11 Position du marchepied pour l'accès au véhicule et sa sortie	Hauteur des quais pour lesquels le véhicule est conçu	s.o.	Modification de la hauteur des quais avec laquelle le véhicule est compatible

11) Afin d'établir le certificat d'examen de type ou de conception<sup>40</sup>

conformément à la PTU GEN-D, l'organisme | , l'organisme notifié choisi par l'entité gérant la d'évaluation peut faire référence : | modification peut faire référence :

- au certificat original d'examen de type ou de conception concernant des parties inchangées de la conception ou des parties modifiées n'affectant pas la conformité du sous-système, pour autant qu'il soit toujours valable (pendant la période de phase B de sept ans),
- au certificat complémentaire d'examen de type ou de conception (modifiant le certificat original) concernant des parties modifiées de la conception qui affectent la conformité du sous-système à la dernière révision de la présente PTU en vigueur à ce moment.

La période de validité du certificat d'examen de type ou de conception pour le type modifié, pour la variante de type<sup>41</sup> ou pour la version de type<sup>42</sup> doit être limitée à 7 ans à compter de la date de délivrance, sans dépasser 14 ans après la date de désignation d'un organisme notifié par le demandeur pour le type initial de matériel roulant (début de la phase A du certificat original d'examen de type ou de conception).

<sup>38</sup> Titre dans la STI de l'UE : « Modifications qui ont une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles et ne sont pas classées dans la catégorie visée à l'article 21, paragraphe 12, point a), de la directive (UE) 2016/797 ».

<sup>39</sup> Titre dans la STI de l'UE : « Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles et classées dans la catégorie visée à l'article 21, paragraphe 12, point a), de la directive (UE) 2016/797 ».

<sup>40</sup> Dans le droit de l'UE, il est fait référence à « l'attestation d'examen "CE" de type ou d'examen "CE" de la conception ».

<sup>41</sup> Aux termes du règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission, « variante de type de véhicule » désigne une option pour la configuration d'un type de véhicule établie lors de la première autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, ou des changements apportés à un type de véhicule existant au cours de son cycle de vie et nécessitant une nouvelle autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797.

<sup>42</sup> Aux termes du règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission, « version de type de véhicule » désigne une option pour la configuration d'un type de véhicule ou d'une variante de type de véhicule, ou des changements apportés à un type de véhicule ou à une variante de type de véhicule existant au cours de son cycle de vie, créée pour tenir compte des modifications des caractéristiques de conception essentielles ne nécessitant pas de nouvelle autorisation par type de véhicule, conformément à l'article 24, paragraphe 1, et à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 186 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 12) Dans tous les cas, l'entité gérant la modification doit veiller à ce que la documentation technique relative au certificat d'examen de type ou de conception soit modifiée en conséquence.
- 13) La documentation technique mise à jour relative au certificat d'examen de type ou de conception est mentionnée dans le dossier technique accompagnant la déclaration de vérification émise par l'entité gérant la modification du matériel roulant déclaré conforme au type modifié.

#### 7.1.2.2 bis Règles particulières pour le matériel roulant existant

dont l'admission au trafic international est antérieure au 1 <sup>er</sup> janvier 2015 et n'était pas basée sur les PTU ou les dispositions équivalentes de l'UE	non couvert par une déclaration « CE » de vérification avec une première autorisation de mise en service avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2015
---	--

- |   |   |
|---|---|
| <p>1) Outre le point 7.1.2.2, les règles suivantes s'appliquent au matériel roulant existant dont la première admission au trafic international est antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et dont la conformité aux PTU n'a pas été évaluée avant l'admission (le cas échéant).</p> <p>2) Les modifications sont réputées conformes aux exigences techniques de la présente PTU lorsque :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les valeurs des paramètres établis dans la PTU sont améliorées dans le sens des valeurs définies dans la présente PTU</li> <li>– l'entité gérant la modification démontre que les exigences essentielles concernées par la modification sont satisfaites, et</li> <li>– le niveau de sécurité n'est pas affaibli.</li> </ul> | <p>Outre le point 7.1.2.2 pour le matériel roulant existant couvert par une première autorisation de mise en service avant le 1<sup>er</sup> janvier 2015, les règles suivantes s'appliquent lorsque la portée de la modification a une incidence sur les paramètres fondamentaux non couverts par la déclaration « CE » (le cas échéant).</p> <p>La conformité aux exigences techniques de la présente STI est réputée établie lorsqu'un paramètre fondamental est amélioré dans le sens des performances définies par la STI et que l'entité gérant la modification démontre que les exigences essentielles correspondantes sont satisfaites et le niveau de sécurité maintenu et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, amélioré. Dans ce cas, l'entité gérant la modification doit justifier les raisons pour lesquelles les performances définies par la présente STI n'ont pas été atteintes, en tenant compte du point 3) du point 7.1.2.2.</p> |
|---|---|

L'entité gérant la modification doit justifier pourquoi l'exigence de la PTU n'était pas satisfaite, en tenant compte du paragraphe 3 du point 7.1.2.2.

Cette justification doit figurer dans le dossier technique, le cas échéant, ou dans la documentation technique originale relative au véhicule.

- 3) La règle particulière énoncée au paragraphe 2 ci-dessus n'est pas applicable aux modifications des paramètres fondamentaux classés dans les tableaux 17 *quater* et 17 *quinquies*. Pour ces modifications, la conformité aux exigences de la PTU est obligatoire.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 187 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Tableau 17 quater : Modifications des paramètres fondamentaux de véhicules dont l'admission au trafic international n'était pas basée sur les PTU ou les dispositions équivalentes de l'UE<sup>43</sup>

Point	Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)	Modifications devant satisfaire aux exigences de la PTU <sup>44</sup>
4.2.3.1 Gabarit	Profil de référence	Modification du profil de référence correspondant au véhicule
4.2.3.3.1 Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains	Compatibilité avec les systèmes de détection des trains	Modification de la compatibilité déclarée avec un ou plusieurs des trois systèmes de détection de train suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>– circuits de voie</li> <li>– compteurs d'essieux</li> <li>– équipement de boucle</li> </ul>
4.2.3.3.2 Contrôle de l'état des boîtes d'essieux	Système de détection embarqué	Montage/démontage du système de détection embarqué déclaré
4.2.3.5.2.1 Caractéristiques mécaniques et géométriques des essieux montés	Écartement des essieux montés	Modification de l'écartement de voie correspondant aux essieux montés
4.2.3.5.2.3 Systèmes automatiques pour gabarit variable	Dispositif d'écartement des essieux montés	Modification du ou des écartements de voie correspondant aux essieux montés
4.2.8.2.3 Freinage par récupération avec renvoi d'énergie vers les lignes aériennes de contact	Freinage par récupération	Montage/démontage du système de freinage par récupération

<sup>43</sup> Titre du tableau dans la STI de l'UE : « Tableau 17c – Modifications des paramètres fondamentaux pour lesquels le respect des exigences de la STI est obligatoire en ce qui concerne le matériel roulant non couvert par un certificat d'examen "CE" de type ou de conception ».

<sup>44</sup> Titre dans la STI de l'UE : « Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles et classées dans la catégorie visée à l'article 21, paragraphe 12, point a), de la directive (UE) 2016/797 ».

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 188 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

*Tableau 17quinquies : Modifications des paramètres fondamentaux de la STI PMR sur des véhicules dont l'admission au trafic international n'était pas basée sur les PTU ou les dispositions équivalentes de l'UE<sup>45</sup>*

<b>Point</b>	<b>Caractéristique(s) de conception essentielle(s) associée(s)</b>	<b>Modifications devant satisfaire aux exigences de la PTU<sup>46</sup></b>
4.2.2.11 Position du marchepied pour l'accès au véhicule et sa sortie	Hauteur des quais pour lesquels le véhicule est conçu	Modification de la hauteur des quais avec laquelle le véhicule est compatible

7.1.2.2 *ter* Règles particulières applicables aux véhicules modifiés pour tester les performances ou la fiabilité d'innovations technologiques pendant une période de temps limitée

- 1) Outre le point 7.1.2.2, en cas de modification de véhicules uniques autorisés afin de tester les performances et la fiabilité des innovations technologiques pour une durée limitée à un an, les règles suivantes s'appliquent. Elles ne s'appliquent pas si les mêmes modifications sont effectuées sur plusieurs véhicules.
- 2) La conformité aux exigences techniques de la présente PTU est réputée établie lorsqu'un paramètre fondamental demeure inchangé ou est amélioré dans le sens des performances définies par la PTU et que l'entité gérant la modification démontre que les exigences essentielles correspondantes sont satisfaites et le niveau de sécurité maintenu et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, amélioré.

### **7.1.3 Règles liées aux certificats d'examen de type ou de conception<sup>47</sup>**

#### 7.1.3.1 Sous-système « matériel roulant »

- 1) Le présent point concerne la procédure visée à l'article 10 des ATMF, selon laquelle sont octroyés un certificat de type de conception, lié à un type de véhicule, et un certificat d'exploitation, lié à un véhicule.
 

Le présent point concerne le type de matériel roulant (type d'unité dans le contexte de la présente STI) défini dans l'article 2, paragraphe 26, de la directive (UE) 2016/797, qui est soumis à une procédure de vérification « CE » de type ou de conception conformément au point 6.2 de la présente STI. Il s'applique également à la procédure de vérification « CE » de type ou de conception conformément à la STI « Bruit » [règlement (UE) n° 1304/2014 et à la STI PMR [règlement (UE) n° 1300/2014], qui font référence à la présente STI pour établir leur champ d'application aux locomotives et au

<sup>45</sup> Titre du tableau dans la STI de l'UE : « Tableau 17d – Modifications des paramètres fondamentaux de la STI PMR pour lesquels le respect des exigences de la STI est obligatoire en ce qui concerne le matériel roulant non couvert par un certificat d'examen "CE" de type ou de conception ».

<sup>46</sup> Titre dans la STI de l'UE : « Modifications ayant une incidence sur les caractéristiques de conception essentielles et classées dans la catégorie visée à l'article 21, paragraphe 12, point a), de la directive (UE) 2016/797 ».

<sup>47</sup> Dans le droit de l'UE, il est fait référence aux « certificats d'examen CE de type ou de conception ».

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 189 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- matériel roulant destiné au transport de voyageurs.
- 2) Le cadre d'évaluation est défini dans les colonnes 2 et 3 (« Révision de la conception » et « Essai de type ») de l'appendice H de la présente PTU.
- Le cadre d'évaluation STI d'un « examen CE de type ou de conception » est défini dans les colonnes 2 et 3 (« Révision de la conception » et « Essai de type ») de l'appendice H de la présente STI.

### Phase A

- 3) La phase A est la période qui débute lorsqu'un organisme d'évaluation est désigné (dans le cas d'une entité privée) ou impliqué (dans le cas d'une entité publique) et se termine avec la délivrance d'un certificat de type de conception.
- La phase A est la période qui débute lorsqu'un organisme notifié, responsable de la vérification « CE », est désigné par le demandeur et se termine avec l'émission d'un certificat de vérification « CE » basé sur un examen de type ou de conception.
- 4) Le cadre d'évaluation d'un type est défini pour une période de phase A d'une durée maximale de sept ans. Sans préjudice des points 7.1.1.4 à 7.1.1.8 et du paragraphe 5 ci-dessous, pendant la période de phase A, les exigences techniques applicables restent inchangées.
- Le cadre d'évaluation STI d'un type est défini pour une période de phase A d'une durée maximale de sept ans. Sans préjudice des points 7.1.1.4 à 7.1.1.8, pendant la période de phase A, le cadre d'évaluation à utiliser par l'organisme notifié en vue de la vérification « CE » doit rester inchangé.
- 5) Lorsqu'une version révisée de la présente PTU, de la PTU Bruit ou de la PTU PMR entre en vigueur au cours de la phase A, elle peut être utilisée, mais sans obligation, en totalité ou pour des sections particulières, sauf disposition expresse contraire dans la version révisée des PTU concernées ; en cas d'application limitée à des sections particulières, le demandeur doit justifier et établir que les exigences applicables demeurent cohérentes, avec l'accord de l'autorité compétente.

### Phase B

- 6) La phase B débute à la délivrance du certificat de type de conception par l'autorité compétente.
- Pendant la phase B, des certificats d'exploitation peuvent être délivrés pour les véhicules conformes au certificat de type de conception.
- La phase B est la période qui définit la période de validité du certificat d'examen CE de type ou de conception une fois celui-ci délivré par l'organisme notifié. Pendant cette période, les unités peuvent être certifiées CE sur la base de la conformité de type.
- 7) Le certificat de type de conception est valide pendant sept ans à compter de sa date de délivrance. Les modifications à la présente PTU, à la PTU Bruit ou à la PTU PMR n'ont pas d'effet sur la validité des certificats de type de conception existants pendant la période de phase B, sauf indication contraire dans la ou les PTU révisées.
- Le certificat de vérification « CE » basé sur un examen CE de type ou de conception est valable pour le sous-système pendant une période de phase B de sept années à compter de sa date de publication, même si une révision de la présente STI, de la STI Bruit ou de la STI PMR entre en vigueur, sauf disposition expresse contraire dans la version révisée des STI concernées. Au cours de cette période de validité, le matériel roulant neuf de même type peut être mis sur le marché sur la base d'une déclaration « CE » de vérification

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 190 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

faisant référence au certificat de vérification de type.

#### 7.1.3.2 Constituants d'interopérabilité

- 1) Le présent point concerne un constituant d'interopérabilité soumis à un examen de type (module CB) ou d'aptitude à l'emploi (module CV).

Le présent point ne s'applique qu'aux CI évalués séparément du sous-système.

- 2) Les certificats basés sur des examens de type ou de conception et les certificats d'aptitude à l'emploi sont valables cinq ans. Au cours de cette période, les nouveaux constituants de même type peuvent être mis en service sans réévaluation de type. Avant expiration de cette période de cinq ans, un constituant doit être évalué conformément à la dernière version de la présente PTU en vigueur à ce moment, et satisfaire aux exigences modifiées ou rajoutées depuis l'obtention du certificat.

#### 7.1.4 Règles relatives à l'extension du domaine d'utilisation pour le matériel roulant existant

**couvert par une autorisation conformément à la directive 2008/57/CE ou en exploitation avant le 19 juillet 2010**

- 1) Le présent point 7.1.4 énonce les règles d'extension du domaine d'utilisation du matériel roulant existant qui ne satisfait pas pleinement à la présente PTU.

Selon l'article 10, § 4, des ATMF, lorsque le demandeur souhaite étendre le domaine d'utilisation d'un véhicule qui a déjà été admis à l'exploitation, il met à jour le dossier du véhicule au sujet du domaine d'utilisation supplémentaire et suit la procédure décrite à l'article 6, § 4.

En l'absence de conformité totale avec la présente STI, le point 2 s'applique au matériel roulant qui satisfait aux conditions suivantes lorsqu'il fait l'objet d'une demande d'extension de son domaine d'emploi conformément à l'article 21, paragraphe 13, de la directive (UE) 2016/797 :

- a) il a été autorisé conformément à la directive 2008/57/CE ou mis en exploitation avant le 19 juillet 2010 ;
- b) il est enregistré sous le code d'enregistrement « 00 » correspondant au statut « valide » dans le registre national des véhicules conformément à la décision 2007/756/CE de la Commission<sup>48</sup> ou dans le registre européen des véhicules conformément à la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission<sup>49</sup> et maintenu dans un état garantissant la sécurité de l'exploitation

<sup>48</sup> 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 ([JO L 305 du 23.11.2007, p. 30](#)).

<sup>49</sup> Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission ([JO L 268 du 26.10.2018, p. 53](#)).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 191 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 2) L'extension, visée au paragraphe 1, du domaine d'utilisation du matériel roulant par admission complémentaire repose sur l'admission existante, le cas échéant, sur la compatibilité technique entre le matériel roulant et le ou les réseaux du ou des États concernés, ainsi que sur le respect des caractéristiques de conception essentielles figurant dans les tableaux 17 bis et 17 ter de la présente PTU, en tenant compte de toute restriction ou limitation.

Le demandeur doit fournir à l'autorité compétente les certificats techniques visés à l'article 11 des ATMF, y compris toutes les pièces jointes et toute autre preuve de la conformité aux exigences énoncées dans la présente PTU ou à des

conformément au règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission<sup>50</sup>.

Les dispositions suivantes relatives à l'extension du domaine d'emploi s'appliquent également en combinaison avec une nouvelle autorisation au sens de l'article 14, paragraphe 3, point a), du règlement (UE) 2018/545.

L'autorisation relative à l'extension du domaine d'emploi du matériel roulant visé au point 1 doit reposer sur l'autorisation existante, le cas échéant, sur la compatibilité technique entre le matériel roulant et le réseau conformément à l'article 21, paragraphe 3, point d), de la directive (UE) 2016/797 et sur le respect des caractéristiques de conception essentielles figurant dans les tableaux 17a et 17b de la présente STI, en tenant compte de toute restriction ou limitation.

Le demandeur doit fournir une déclaration « CE » de vérification, accompagnée de dossiers techniques attestant le respect des exigences énoncées dans la présente STI ou de

dispositions d'effet équivalent pour chaque paramètre fondamental mentionné dans la colonne 1 des tableaux 17 bis et 17 ter de la présente PTU et des points suivants de la présente PTU :

- 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (en cas de gestion automatique du franchissement des phases ou des sections de séparation de systèmes), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 et 4.2.12.6,
- 4.2.5.3 en Italie,
- 4.2.5.3.5 and 4.2.9.2.1 en Allemagne,

au moyen d'un des éléments suivants ou de plusieurs d'entre eux combinés :

- a) le respect des exigences énoncées dans la présente PTU telles que mentionnées ci-dessus ;
- b) le respect des exigences correspondantes énoncées dans une PTU antérieure telles que visées ci-dessus ;
- c) le respect de spécifications de remplacement réputées avoir un effet équivalent à celui des exigences applicables énoncées dans la présente PTU telles que visées ci-dessus ;
- d) la preuve que les exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau du domaine d'utilisation étendu sont équivalentes aux exigences de compatibilité technique avec le réseau pour lequel le matériel roulant est déjà autorisé ou en exploitation. Le demandeur doit fournir

<sup>50</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission ([JO L 139 I du 27.5.2019, p. 360](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/779/oj)).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 192 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

ces éléments de preuve.

ces éléments de preuve, qui peuvent reposer sur les informations fournies par le registre de l'infrastructure ferroviaire (RINF).

- 3) Le demandeur doit justifier et documenter l'effet équivalent des spécifications de remplacement à celui des exigences de la présente PTU [point 2, c)] et l'équivalence des exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau [point 2, d)], en appliquant le processus de gestion des risques prévu à l'annexe I de la PTU GEN-G. La justification doit être évaluée et confirmée par un organisme d'évaluation conformément à la PTU GEN-G (MSC relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques).
- 4) Outre les exigences visées au point 2, et s'il y a lieu, le demandeur doit fournir la preuve du respect des éléments suivants :
- a) les cas spécifiques liés à toute partie du domaine d'utilisation étendu, énumérés dans la présente PTU, dans la PTU Bruit, dans la PTU PMR ou dans les STI équivalentes<sup>51</sup>,
  - b) les spécifications techniques nationales au sens de l'article 12 des APTU.
- 5) (réservé)
- L'entité délivrant l'autorisation doit mettre à la disposition du public, sur le site internet de l'Agence, les informations relatives aux spécifications de remplacement visées au point 2 c) et aux exigences relatives à la compatibilité technique avec le réseau visées au point 2 d), sur la base desquelles elle a accordé des autorisations pour le domaine d'emploi étendu.
- 6) (réservé)
- Lorsqu'un véhicule muni d'une autorisation a bénéficié de la non-application des STI ou d'une partie de celles-ci en vertu de l'article 9 de la directive 2008/57/CE, le demandeur doit solliciter une ou plusieurs dérogations dans les États membres faisant partie du domaine d'emploi étendu conformément à l'article 7 de la directive (UE) 2016/797.
- 7) L'article 19 des ATMF prévoit des dispositions transitoires pour les véhicules admis à l'exploitation avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et marqués RIC.
- À la suite d'une modification nécessitant une nouvelle admission, les voitures acceptées en vertu de la dernière version du RIC conservent le domaine d'utilisation dans lequel elles étaient exploitées, à condition que la modification soit conforme au point 7.1.2 de la présente PTU et sans autres vérifications sur les parties inchangées.
- En application de l'article 54, paragraphe 2, de la directive (UE) 2016/797, les voitures utilisées en vertu du *Regolamento Internazionale Carrozze* (RIC) sont réputées autorisées conformément aux conditions dans lesquelles elles ont été utilisées, y compris en ce qui concerne le domaine d'utilisation dans lequel elles sont exploitées. À la suite d'une modification nécessitant une nouvelle autorisation de mise sur le marché conformément à l'article 21, paragraphe 12, de la directive (UE) 2016/797, les voitures acceptées en vertu de la

<sup>51</sup> Pour les États membres de l'Union européenne, les cas spécifiques sont énoncés dans la STI Bruit [règlement (UE) n° 1304/2014 ], la STI PMR [règlement (UE) n° 1300/2014] et la STI CCS [règlement (UE) 2016/919].



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 193 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

dernière version du RIC doivent conserver le domaine d'emploi dans lequel elles étaient exploitées sans autres vérifications sur les parties inchangées.

## 7.2 Compatibilité avec les autres sous-systèmes

- 1) La présente PTU a été élaborée en tenant compte des autres sous-systèmes conformes aux dispositions harmonisées développées par l'Union européenne qui, à la date de rédaction de la présente PTU, n'avaient pas d'équivalent obligatoire à l'international en dehors de l'UE.
 

à leurs STI respectives.

En conséquence, les interfaces avec les installations fixes, parmi lesquelles les sous-systèmes « infrastructure », « énergie » et « contrôle-commande », sont couvertes pour les sous-systèmes conformes aux STI « infrastructure », « énergie » et « contrôle-commande et signalisation ».
- 2) Les méthodes et les phases de mise en œuvre concernant le matériel roulant sont donc liées à l'avancement de la mise en œuvre de l'infrastructure compatible, conformément aux PTU développées et appliquées pour les sous-systèmes composant les installations fixes du système ferroviaire.
 

des STI « infrastructure », « énergie » et « contrôle-commande et signalisation ».
- 3) La compatibilité entre le matériel roulant et les installations fixes devrait être vérifiée avant d'utiliser d'un véhicule sur une ligne particulière. Cela relève de la responsabilité de l'entreprise ferroviaire. Toutefois, l'entreprise ferroviaire doit pouvoir se fier aux informations fournies par d'autres entités, en particulier le gestionnaire d'infrastructure.
 

Par ailleurs, les STI couvrant les installations fixes prévoient différentes caractéristiques techniques (par exemple le « code de la route » dans la STI Infrastructure et le « système d'alimentation électrique » dans la STI Énergie).
- 4) (réservé)
 

Pour le matériel roulant, les caractéristiques techniques correspondantes sont consignées dans le « Registre européen des types de véhicules autorisés », conformément à l'article 48 de la directive (UE) 2016/797 et à la décision d'exécution de la Commission 2011/665/UE du 4 octobre 2011 sur le registre européen des types autorisés de véhicules (voir également le point 4.8 de la présente STI).
- 5) (réservé)
 

Les installations fixes font partie des caractéristiques principales consignées dans le « Registre de l'infrastructure », conformément à l'article 48 de la directive (UE) 2016/797 et au

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 194 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission<sup>52</sup>.

### 7.3 Cas spécifiques

#### 7.3.1 Généralités

- 1) Les cas spécifiques répertoriés au point suivant décrivent des dispositions spéciales requises et autorisées sur des réseaux particuliers de chaque État partie.

Les cas spécifiques pour les États membres de l'Union européenne sont ceux inclus dans la STI LOC&PAS.

Les cas spécifiques de la Norvège sont les cas applicables à la STI LOC&PAS, énoncés à l'article 1<sup>er</sup>, § 2, points a) à f), de la décision du Comité mixte de l'EEE n° 176/2012 du 28 septembre 2012 modifiant l'annexe XIII (Transports) de l'accord EEE, telle que publiée au Journal officiel de l'Union européenne L 341, 13.12.2012, p 29.

- 2) Ces cas spécifiques sont classés comme suit :

- cas « P » : cas « permanents »,
- cas « T0 » : cas « temporaires » de durée indéterminée, pour lesquels le système cible doit être atteint à une date qui n'est pas encore déterminée,
- cas « T1 » : cas « temporaires », pour lesquels le système cible doit être atteint au plus tard le 31 décembre 2025,
- cas « T2 » : cas « temporaires », pour lesquels le système cible doit être atteint au plus tard le 31 décembre 2035.

Tous les cas spécifiques et les dates qui s'y rattachent doivent être réexaminés lors de révisions futures de la STI en vue de limiter leur portée technique et géographique sur la base d'une évaluation de leur incidence sur la sécurité, l'interopérabilité, les services transfrontières, les corridors du RTE-T, ainsi que des conséquences pratiques et économiques de leur maintien ou de leur suppression. Il sera particulièrement tenu compte de la disponibilité de financements de l'Union européenne.

Les cas spécifiques doivent être limités à l'itinéraire ou au réseau sur lesquels ils sont strictement nécessaires et pris en charge par des procédures de compatibilité des itinéraires.

<sup>52</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE ([JO L 139 I du 27.5.2019, p. 312](#)).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 195 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- 3) Tout cas spécifique applicable au matériel roulant visé par la présente PTU doit être pris en compte dans la présente PTU.
- 4) Certains cas spécifiques sont en interface avec d'autres PTU. Si, dans la présente PTU, une clause fait référence à une autre PTU à laquelle un cas spécifique est applicable, ou si un cas spécifique est applicable au matériel roulant en raison d'un cas spécifique déclaré dans une autre PTU, ces derniers sont réitérés dans la présente PTU.
- 5) De plus, certains cas spécifiques n'empêchent pas le matériel roulant conforme aux PTU d'accéder au réseau national. Ces cas sont explicitement précisés dans le point concerné du point 7.3.2 ci-dessous.
- 6) Lorsqu'un cas spécifique s'applique à un composant défini comme un constituant d'interopérabilité au point 5.3 de la présente PTU, l'évaluation de la conformité doit être effectuée conformément au point 6.1.1, paragraphe 3).

### 7.3.2 Liste des cas spécifiques

La présente partie énonce les cas spécifiques pour le réseau britannique<sup>53</sup> du Royaume-Uni et pour la Suisse.

Les cas spécifiques pour le réseau britannique du Royaume-Uni ont été repris de la STI LOC&PAS. Les cas spécifiques s'appliquant uniquement au trafic national sur le réseau britannique du Royaume-Uni sont reproduits dans la colonne de droite<sup>54</sup>.

#### 7.3.2.1 Interfaces mécaniques (4.2.2.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Accès du personnel pour les opérations d'accouplement et de désaccouplement (point 4.2.2.2.5)

Les unités équipées de systèmes d'accouplement manuels (conformément au point 4.2.2.2.3 b) peuvent par ailleurs être conformes aux règles techniques nationales notifiées à cet effet.

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU ou STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.2 Gabarit (4.2.3.1)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Pour une compatibilité technique avec le système existant, le profil des parties supérieure et inférieure de l'unité et le gabarit du pantographe peuvent par ailleurs être établis conformément aux spécifications techniques nationales notifiées à cet effet.

<sup>53</sup> Les cas spécifiques qui s'appliquent sur le réseau nord-irlandais au Royaume-Uni sont énoncés dans la STI dans la mesure où ils sont harmonisés avec le réseau de la République d'Irlande. Les cas spécifiques qui s'appliquent au tunnel sous la Manche sont définis dans la STI.

<sup>54</sup> Les cas spécifiques applicables aux véhicules utilisés exclusivement en trafic national n'entrent pas dans le champ d'application de la présente PTU.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 196 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU ou STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.3 Conditions de compatibilité du matériel roulant avec l'équipement en bord de voie (4.2.3.3.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Il est possible d'établir une compatibilité avec l'équipement en bord de voie autre que celle définie dans la spécification mentionnée à l'annexe J-1, index 15. Dans ce cas, les caractéristiques de l'équipement en bord de voie avec lequel l'unité est compatible doivent être décrites dans la documentation technique (conformément au paragraphe 4 du point 4.2.3.3.2).

#### 7.3.2.4 Sécurité contre les risques de déraillement sur gauche de voie (4.2.3.4.1)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Toutes les unités et tous les cas peuvent utiliser la méthode 3 énoncée au point 6.1.5.3.1 de la norme EN 14363:2016.

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU ou STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.5 Comportement dynamique (4.2.3.4.2, 6.2.3.4)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Pour une compatibilité technique avec le système existant, il est possible d'utiliser les règles techniques nationales modifiant les exigences de la norme EN 14363, notifiées pour évaluer le comportement dynamique.

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU ou STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.6 Caractéristiques mécaniques et géométriques des essieux montés et des roues (4.2.3.5.2.1 et 4.2.3.5.2.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Les dimensions géométriques des roues peuvent par ailleurs être établies conformément à la règle technique nationale notifiée à cet effet.

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU ou STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.7 Freinage d'urgence (4.2.4.5.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Pour les unités évaluées en composition(s) fixe(s) ou prédéfinie(s), et dont la vitesse maximale de conception est supérieure ou égale à 250 km/h, la distance d'arrêt en cas de « performances du freinage d'urgence en mode normal » peut déroger aux valeurs minimales spécifiées au paragraphe 9 du point 4.2.4.5.2.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 197 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

#### 7.3.2.8 Variation de pression en tête de train (4.2.6.2.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Les unités dont la vitesse maximale d'exploitation est comprise entre 160 km/h et 250 km/h, circulant en plein air à leur vitesse maximale d'exploitation ne doivent pas provoquer une variation de pression crête à crête supérieure à la valeur indiquée dans la règle technique nationale notifiée à cet effet.

#### 7.3.2.9 Variations de pression maximales en tunnel (4.2.6.2.3)

##### **Cas spécifique de la Suisse (« P »)**

Variations de pression maximales en tunnel :

Les véhicules au service des voyageurs conçus pour circuler à des vitesses supérieures à 160 km/h et destinés à être utilisés dans des tunnels longs à voie unique construits avec une coupe transversale de 41 m<sup>2</sup> doivent être contrôlés au moyen d'un essai.

La Suisse transmettra à la CTE les exigences applicables au présent cas spécifique, en fonction des résultats des essais-types prévus en 2015 dans le tunnel de base du Saint-Gothard. La PTU sera alors adaptée en conséquence.

Si un véhicule ne satisfait pas à ces exigences, les règles d'exploitation (par exemple, les limitations de vitesse) peuvent s'appliquer.

#### 7.3.2.10 Niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore (4.2.7.2.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

(réservé)

Le véhicule destiné uniquement au trafic national peut être conforme aux niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore stipulés dans les règles techniques nationales notifiées à cet effet.

Les trains destinés à un usage international doivent être conformes aux niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore stipulés dans la clause 4.2.7.2.2 de la présente STI.

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.11 Alimentation en courant électrique – Généralités (4.2.8.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

(réservé)

Les unités électriques peuvent être appelées à n'être exploitées que sur des lignes alimentées en 600/750 V courant continu, comme indiqué dans la point 7.4.2.9.1 de la STI ENE, et utilisant des rails conducteurs au sol en configuration trois et/ou quatre rails. Dans ce cas, les règles

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 198 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

techniques nationales notifiées à cet effet s'appliquent.

#### 7.3.2.12 Exploitation dans les limites de tensions et de fréquences (4.2.8.2.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Les unités électriques peuvent être équipées d'un système de régulation automatique de courant se déclenchant en cas de conditions d'exploitation anormales au regard des tensions énoncées dans la règle technique nationale notifiée à cet effet.

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU ou STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.13 Hauteur d'interaction avec les fils de contact (niveau matériel roulant) (4.2.8.2.9.1.1)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Pour la compatibilité technique avec les lignes existantes, un pantographe installé sur une unité électrique doit pouvoir entrer en contact mécanique avec les fils de contact dont les hauteurs sont conformes aux règles techniques nationales notifiées à cet effet.

#### 7.3.2.14 Géométrie des archets (niveau constituant d'interopérabilité) (4.2.8.2.9.2)

##### **Cas spécifique de la Suisse (« P »)**

Pour une exploitation sur les lignes existantes, les unités électriques doivent être équipées d'un pantographe ayant une géométrie des archets d'une longueur de 1450 mm, sauf spécification contraire dans le registre de l'infrastructure (EN 50367:2012, annexe B.2, illustration B.1).

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Pour une exploitation sur le réseau existant, il est permis d'équiper les unités électriques d'un pantographe ayant une géométrie d'archet d'une longueur de 1 600 mm comme décrit dans l'annexe B.2, illustration B.6, de la norme EN 50367:2012 (comme alternative à l'exigence du point 4.2.8.2.9.2).

#### 7.3.2.15 Effort de contact et comportement dynamique du pantographe (4.2.8.2.9.6)

##### **Cas spécifique de la Suisse (« P »)**

Pour une exploitation sur les lignes existantes nécessitant une géométrie des archets d'une longueur de 1 450 mm, le pantographe et les lignes aériennes de contact doivent fonctionner correctement ensemble dans toutes les configurations d'exploitation et aux vitesses utilisées (EN 50367:2012, annexe B, tableau B.1, tableau B.5 et illustration B.1 ; annexe C, tableau C.1).

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Pour la compatibilité technique avec les lignes existantes, la vérification au niveau des constituants d'interopérabilité (points 5.3.10 et 6.1.3.7) doit valider la capacité de captage de courant du pantographe à partir de fils de contact dont la hauteur est comprise entre 4 700 mm et 4 900 mm.

#### 7.3.2.16 Issue de secours de la cabine de conduite (4.2.9.1.2.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 199 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

L'issue intérieure peut avoir une zone d'accès minimal et un passage libre de hauteur et de largeur minimales, conformément aux règles techniques nationales notifiées à cet effet.

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU ou STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.17 Visibilité avant ((4.2.9.1.3.1))

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Au lieu des exigences établies au point 4.2.9.1.3.1, le matériel roulant appelé à circuler au Royaume-Uni doit satisfaire au cas spécifique suivant.

La cabine de conduite doit être conçue de manière que le conducteur ait un champ de vision libre pour voir les signaux fixes à partir de la position assise de conduite normale et cela, en conformité avec la règle technique nationale, GM/RT2161 « Exigences relatives aux cabines de conduite des véhicules ferroviaires ».

Ce cas spécifique n'empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU ou STI d'accéder au réseau national.

#### 7.3.2.18 Pupitre de conduite – Ergonomie (4.2.9.1.6)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Si les exigences énoncées dans le dernier paragraphe du point 4.2.9.1.6, concernant le sens du mouvement de levier de traction et/ou de freinage sont incompatibles avec le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire exploitant des lignes en Grande-Bretagne, il est permis d'inverser le sens de mouvement pour le freinage et la traction, respectivement.

#### 7.3.2.19 Exigences spécifiques pour le stationnement des trains (4.2.11.6)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

L'alimentation auxiliaire externe locale de 400 V peut être fournie conformément aux règles techniques nationales notifiées à cet effet.

#### 7.3.2.20 Règles de gestion des modifications apportées à la fois au matériel roulant et au type de matériel roulant (7.1.2.2)

##### **Cas spécifique du Royaume-Uni (Grande-Bretagne) (« P »)**

Toute modification d'une enveloppe décrite par un véhicule, telle que définie dans les spécifications techniques nationales notifiées pour le processus d'établissement du gabarit (par exemple, tel que décrit dans RIS-2773-RST)

sera considérée comme relevant de la catégorie 3 telle que définie au point 7.1.2.2, paragraphe 3.

sera classée dans la catégorie relevant de l'article 15, paragraphe 1, point c), du règlement d'exécution (UE) 2018/545 et non dans la catégorie relevant de l'article 21, paragraphe 12, point a), de la directive 2016/797.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 200 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## 7.4 Conditions environnementales spécifiques

### Conditions spécifiques de l'Autriche

L'accès illimité au réseau autrichien dans des conditions hivernales est autorisé s'il est satisfait aux exigences suivantes :

- Il y a lieu de prévoir des chasse-obstacles montés en chasse-neige afin de pouvoir dégager la neige comme préconisé pour les conditions extrêmes de neige, de glace et de grêle spécifiées au point 4.2.6.1.2 ;
- Les locomotives et les têtes motrices doivent être équipées de dispositifs de sablage.

### Conditions spécifiques de l'Estonie

Pour pouvoir exploiter un matériel roulant sans restriction sur le réseau estonien dans des conditions hivernales, il doit être prouvé que ce matériel roulant satisfait aux exigences suivantes :

- La zone climatique T2 spécifiée au point 4.2.6.1.2 doit être sélectionnée ;
- Les conditions extrêmes de neige, de glace et de grêle spécifiées au point 4.2.6.1.2, exception faite du scénario « neige poudreuse », doivent être sélectionnées.

### Conditions spécifiques de la Finlande

Pour pouvoir exploiter un matériel roulant sans restriction sur le réseau finlandais dans des conditions hivernales, il doit être prouvé que ce matériel roulant satisfait aux exigences suivantes :

- La zone climatique T2 spécifiée au point 4.2.6.1.1 doit être sélectionnée ;
- Les conditions extrêmes de neige, de glace et de grêle spécifiées au point 4.2.6.1.2, exception faite du scénario « neige poudreuse », doivent être sélectionnées ;
- Concernant le système de freinage, l'accès illimité au réseau finlandais dans des conditions hivernales est autorisé s'il est satisfait aux exigences suivantes :
  - au moins un bogie est muni d'un frein de voie à aimant dans le cas d'un élément automoteur ou d'une voiture de voyageurs atteignant une vitesse nominale supérieure à 140 km/h ;
  - tous les bogies sont munis d'un frein de voie à aimant dans le cas d'un élément automoteur ou d'une voiture de voyageurs atteignant une vitesse nominale supérieure à 180 km/h.

### Conditions spécifiques de la France

L'accès illimité au réseau français dans des conditions hivernales est autorisé s'il est satisfait aux exigences suivantes :

- les locomotives et les têtes motrices doivent être équipées de dispositifs de sablage.

### Conditions spécifiques de la Grèce

Pour pouvoir exploiter un matériel roulant sans restriction en Grèce dans des conditions estivales, la zone climatique T3 spécifiée au point 4.2.6.1.1 doit être sélectionnée.

### Conditions spécifiques de l'Allemagne

L'accès illimité au réseau allemand dans des conditions hivernales est autorisé s'il est satisfait aux exigences suivantes :

- les locomotives et les têtes motrices doivent être équipées de dispositifs de sablage.



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 201 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

### Conditions spécifiques du Portugal

Pour pouvoir exploiter un matériel roulant sans restriction au Portugal dans des conditions estivales, la zone climatique T3 spécifiée au point 4.2.6.1.1 doit être sélectionnée.

### Conditions spécifiques de l'Espagne

Pour pouvoir exploiter un matériel roulant sans restriction en Espagne dans des conditions estivales, la zone climatique T3 spécifiée au point 4.2.6.1.1 doit être sélectionnée.

### Conditions spécifiques de la Suède

Pour pouvoir exploiter un matériel roulant sans restriction sur le réseau suédois dans des conditions hivernales, il doit être prouvé que ce matériel roulant satisfait aux exigences suivantes :

- La zone climatique T2 spécifiée au point 4.2.6.1.1 doit être sélectionnée ;
- Les conditions extrêmes de neige, de glace et de grêle spécifiées au point 4.2.6.1.2 doivent être sélectionnées.

### Conditions spécifiques de la Suisse

Pour un accès sans restriction en Suisse dans des conditions hivernales, il y a lieu de prévoir des chasse-obstacles montés en chasse-neige afin de pouvoir dégager la neige comme préconisé pour les conditions extrêmes de neige, de glace et de grêle spécifiées au point 4.2.6.1.2.

## 7.5 Aspects à prendre en compte dans le processus de révision

### et dans d'autres activités de l'Agence

L'UE a identifié des aspects revêtant un intérêt pour le développement ultérieur du système ferroviaire européen.

L'analyse réalisée au cours du processus d'élaboration de la présente STI a permis de mettre en lumière des aspects particuliers revêtant un intérêt pour le développement ultérieur du système ferroviaire européen.

Ces aspects sont classés en trois groupes différents :

- 1) ceux faisant déjà l'objet d'un paramètre fondamental dans la présente PTU, avec une évolution possible de la spécification correspondante lors de la révision de la PTU ;
- 2) ceux qui ne sont pas considérés comme un paramètre fondamental en l'état actuel de la technique, mais qui font l'objet de projets de recherche ;
- 3) ceux qui ont une pertinence dans le cadre des études en cours relatives au système ferroviaire européen et qui n'entrent pas dans le champ d'application des PTU.

Ces aspects sont détaillés ci-dessous, en suivant les subdivisions du point 4.2 de la présente PTU.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 202 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## 7.5.1 Aspects liés à un paramètre fondamental de la présente PTU

### 7.5.1.1 Paramètre de charge à l'essieu (point 4.2.3.2.1)

Ce paramètre fondamental couvre l'interface entre l'infrastructure et le matériel roulant concernant la charge verticale.

Au sein de l'UE,

Conformément à la STI INF,

les lignes sont classées comme spécifié dans la norme EN 15528 :2008. Cette norme établit également une classification des véhicules ferroviaires, pour les wagons de marchandises et les types particuliers de locomotives et de véhicules de voyageurs ; elle sera révisée afin de couvrir tous les types de matériel roulant, et les lignes SH.

Dès que cette révision sera disponible, il serait intéressant d'inclure dans le certificat PTU délivré par l'organisme d'évaluation la classification de « conception » de l'unité en cours d'évaluation :

- classification correspondant à la masse de conception en charge normale ;
- classification correspondant à la masse de conception en charge exceptionnelle.

Cet aspect devra être pris en compte lors de la révision de la présente PTU qui, en sa version actuelle, exige déjà l'enregistrement de toutes les données nécessaires à l'établissement desdites classifications.

Il est à noter que l'obligation qui est faite à l'entreprise ferroviaire de définir et de contrôler la charge d'exploitation

restera inchangée. | , comme spécifié au point 4.2.5.5 de la STI OPE,

### 7.5.1.2 Effets aérodynamiques - Vent traversier (point 4.2.6.2.4)

Les exigences relatives au « vent traversier » ont été instaurées pour les unités dont la vitesse maximale de conception est égale ou supérieure à 250 km/h

| , avec 2 options :

- mise en cohérence avec la STI MR GV 2008, ou
- mise en cohérence avec la STI LOC & PAS RC 2011.

Elles devront être réexaminées lorsque la fusion des 2 séries de courbes caractéristiques du vent

sera finalisée. | indiquées dans la STI MR GV 2008

### 7.5.1.3 Effets aérodynamiques sur des voies ballastées (point 4.2.6.2.5)

Des exigences relatives aux effets aérodynamiques sur les voies ballastées ont été établies pour les unités dont la vitesse maximale de conception est supérieure à 250 km/h.

Étant donné que l'état actuel de la technique ne permet pas de prévoir une exigence harmonisée ou une méthode d'évaluation, la PTU autorise l'application de règles nationales.

Une révision sera nécessaire afin de tenir compte des éléments suivants :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 203 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- Étude des incidents d’envol de ballast et de leurs conséquences sur la sécurité (le cas échéant)
- Élaboration d’une méthodologie harmonisée et efficace au regard des coûts, applicable dans l’Union européenne

## 7.5.2 Aspects non liés à un paramètre fondamental de la présente PTU mais faisant l’objet de projets de recherche

### 7.5.2.1 Exigences supplémentaires pour raisons de sécurité

L’intérieur des véhicules en interface avec les voyageurs et le personnel de bord doit protéger les occupants en cas de collision, en fournissant des moyens de :

- minimiser les risques de blessures dues aux impacts secondaires avec le mobilier et les éléments d’aménagement et d’équipement intérieurs ;
- minimiser les blessures susceptibles de réduire ultérieurement les chances de fuir les lieux.

Certains projets de recherche européens ont été lancés en 2006 en vue d’étudier les répercussions des accidents ferroviaires (collision, déraillement, etc.) sur les voyageurs, d’évaluer en particulier les risques et le degré de gravité des blessures – l’objectif étant de définir les exigences et les procédures correspondantes en vue d’une évaluation de conformité de l’aménagement et de l’équipement intérieur des véhicules ferroviaires.

La présente PTU énonce déjà un certain nombre de spécifications visant à couvrir ces risques, par exemple les points 4.2.2.5, 4.2.2.7, 4.2.2.9 et 4.2.5.

Plus récemment, des études ont été lancées au niveau des États parties et à l’échelon européen (par le Centre de recherche commun de la Commission) concernant la protection des voyageurs en cas d’attaque terroriste.

Le Secrétariat de l’OTIF  
analysera leurs résultats, afin de définir si la

L’Agence se chargera du suivi de ces études et

Commission des experts techniques (CTE)

Commission

doit recommander des paramètres fondamentaux ou des exigences supplémentaires couvrant les risques de blessures des voyageurs en cas d’accident ou d’attaque terroriste. Au besoin, la présente PTU sera amendée en ce sens.

Dans l’attente de la révision de la présente PTU, les États parties peuvent utiliser des règles nationales pour couvrir ces risques. Quoi qu’il en soit, cela n’empêche pas le matériel roulant conforme aux PTU qui traverse les frontières des États parties d’accéder à leur réseau national.

(réservé)

7.5.2.2 Conditions d’obtention d’une autorisation de mise sur le marché non limitée à des réseaux particuliers

Afin de faciliter la libre circulation des locomotives et des voitures de voyageurs, les conditions d’obtention d’une autorisation de mise sur le marché non limitée à des réseaux particuliers ont été élaborées lors de la préparation de la recommandation ERA-REC 111-2015 de l’ERA du 17 décembre 2015.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 204 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

(réservé)

Ces dispositions devraient être développées plus avant afin de les adapter à la directive (UE) 2016/797 et de tenir compte du toilettage des règles techniques nationales, une attention particulière étant portée sur les voitures de voyageurs.

7.5.2.3 Règles relatives à l'extension du domaine d'emploi du matériel roulant existant non couvert par une déclaration « CE » de vérification

Le 24 janvier 2020, la Commission a adressé une demande à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer en vue de la préparation de la révision des STI « Rail numérique et fret vert » (révision de 2022).

En vertu de la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission, la révision des STI « Rail numérique et fret vert » doit comporter des dispositions révisant, en la simplifiant lorsque c'est possible, la stratégie d'application des STI de manière à garantir une réduction progressive, mais en temps voulu, des écarts par rapport au système cible tout en assurant la prévisibilité et la sécurité juridique nécessaires au secteur. Ces dispositions doivent couvrir les périodes de transition futures ainsi que la période de validité des certificats pour les constituants d'interopérabilité et les sous-systèmes.

En outre, toujours dans l'objectif de garantir une réduction progressive, mais en temps voulu, des écarts par rapport au système cible tout en assurant la prévisibilité et la sécurité juridique nécessaires au secteur, des dispositions apportant une certaine souplesse dans l'application des versions actualisées des normes doivent être envisagées, y compris en ce qui concerne les versions introduites dans l'annexe IV (STI « LOC&PAS » 2019) du règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission<sup>55</sup>.

<sup>55</sup> Règlement d'exécution (UE) 2019/776 de la Commission du 16 mai 2019 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014, (UE) n° 1303/2014 et (UE) 2016/919 ainsi que la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne l'alignement sur la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et la mise en œuvre des objectifs spécifiques énoncés dans la décision déléguée (UE) 2017/1474 de la Commission ([JO L 139 I du 27.5.2019, p. 108](#)).

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 205 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

### 7.5.3 Aspects pertinents pour le système ferroviaire européen mais n'entrant pas dans le champ d'application des PTU

#### 7.5.3.1 Interactions avec la voie (point 4.2.3) – Graissage des boudins ou des rails

Au cours du processus d'élaboration de la présente PTU, il a été conclu que le « graissage des boudins ou des voies » ne constitue pas un paramètre fondamental (aucun lien avec les exigences essentielles définies

dans la PTU GEN-A.

dans la directive (UE) 2016/797).

Il appert néanmoins que les acteurs du secteur ferroviaire

(gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, autorités compétentes)

(gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, autorités nationales de sécurité)

ont besoin

d'aide

de l'aide de l'Agence

pour passer des pratiques actuelles à une approche qui garantira la transparence et évitera toute entrave non justifiée à la circulation du matériel roulant sur le réseau

européen.

À cette fin, l'Agence a suggéré de lancer une étude en collaboration avec l'EIM, en vue de clarifier les aspects techniques et économiques clés de cette fonction, en tenant compte de la fonction actuelle :

- le graissage est requis par certains gestionnaires d'infrastructure, mais également interdit par d'autres.
- le graissage peut être assuré à partir d'une installation fixe conçue par le gestionnaire d'infrastructure ou à l'aide d'un dispositif embarqué à fournir par l'entreprise ferroviaire.
- le secteur ferroviaire a examiné plusieurs moyens de graissage.
- les aspects environnementaux doivent être pris en considération lors du rejet de graisse le long des voies.

Quoi qu'il en soit, il est prévu d'inclure dans le « registre de l'infrastructure » des informations sur le « graissage des boudins ou des rails » et le « registre européen des types de véhicules autorisés » mentionnera si le matériel roulant est équipé d'un dispositif de graissage embarqué. L'étude évoquée plus haut clarifiera les règles d'exploitation.

Entre temps, les États membres peuvent continuer à utiliser des règles nationales pour couvrir ce problème d'interface entre le véhicule et la voie. Ces règles seront mises à disposition soit par notification à la Commission conformément à l'article 14 de la directive (UE) 2016/797 soit via le registre de l'infrastructure visé à l'article 49 de la même directive.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 206 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

– **APPENDICES**

**Appendice A** : (réservé)

**Appendice B** : Écartement de voie 1 520 mm de gabarit « T »

**Appendice C** : Dispositions particulières pour les engins de voie

**Appendice D** : Système de mesure énergétique embarqué

**Appendice E** : Mesures anthropométriques du conducteur

**Appendice F** : Visibilité avant

**Appendice G** : Entretien

**Appendice H** : Évaluation du sous-système « matériel roulant »

**Appendice I** : Liste des aspects techniques non spécifiés (points ouverts)

**Appendice J** : Spécifications techniques visées dans la présente PTU

**Appendice J-1** : Normes ou des documents normatifs.


**Appendice J-2** : Documents techniques disponibles sur le site de l'ERA.

**Appendice K** : Dispositions relatives à  
l'exploitation en toute sécurité du  
matériel roulant

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>	PTU LOC&PAS Page 207 sur 239	
Status : <b>adoptée</b>		Original : EN	Date : 22.6.2021

## APPENDICE A

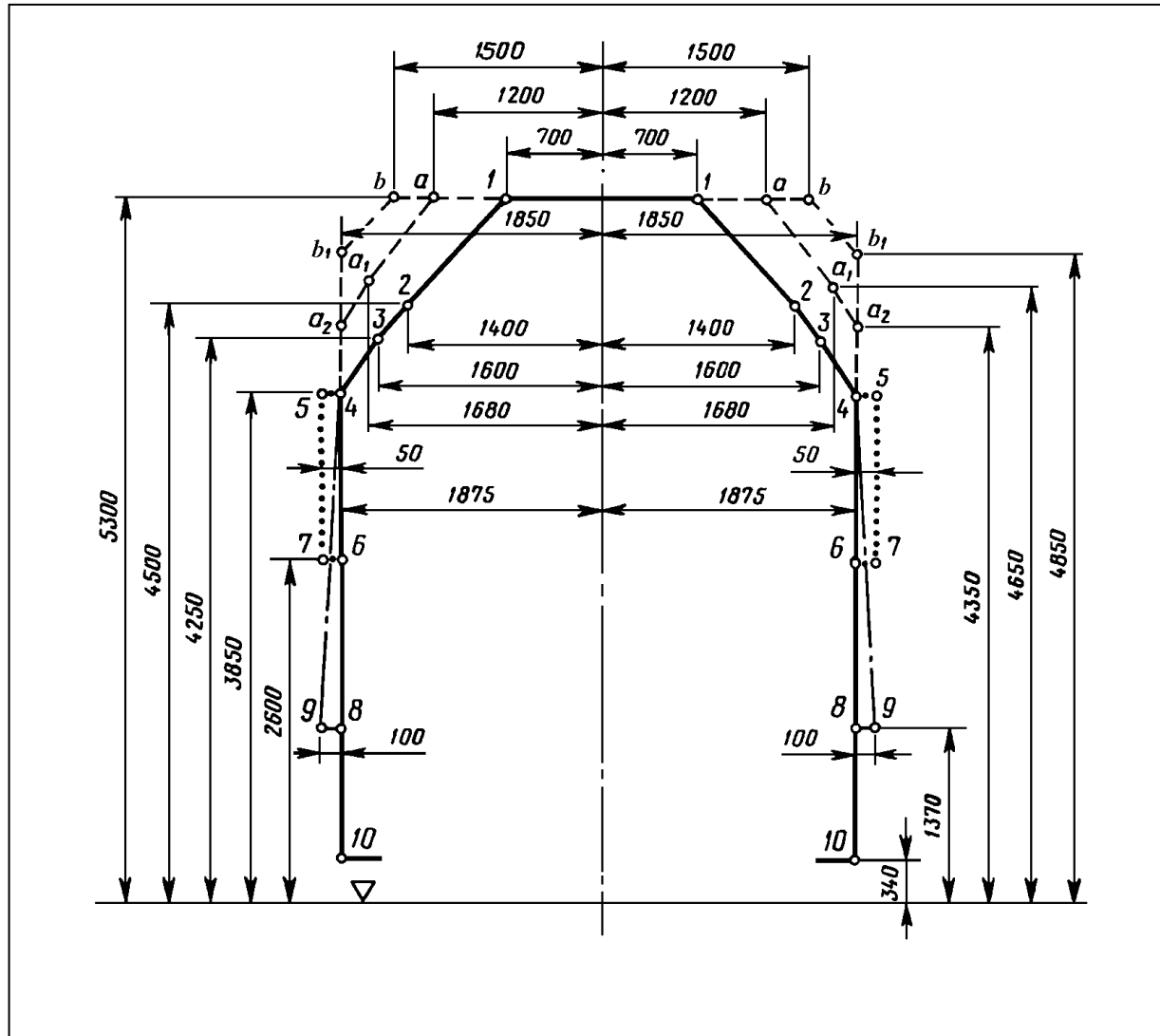
(réservé)

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 208 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

**APPENDICE B  
ÉCARTEMENT DE VOIE 1 520 MM DE GABARIT « T »**

**Profil de référence pour la partie supérieure sur un écartement de voie 1 520 mm de gabarit « T »  
(pour le matériel roulant)**

*Running surface*



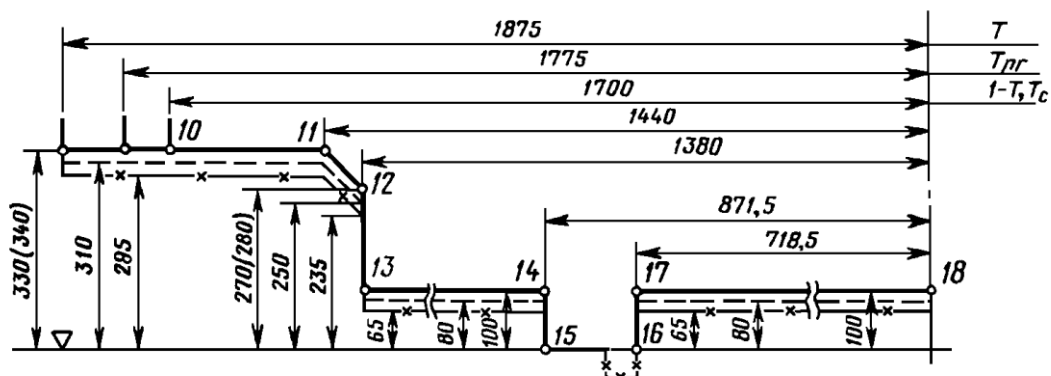
DIMENSIONS EN MILLIMÈTRES

● ● ● ● ● ● ● Zone pour les signaux installés sur le véhicule



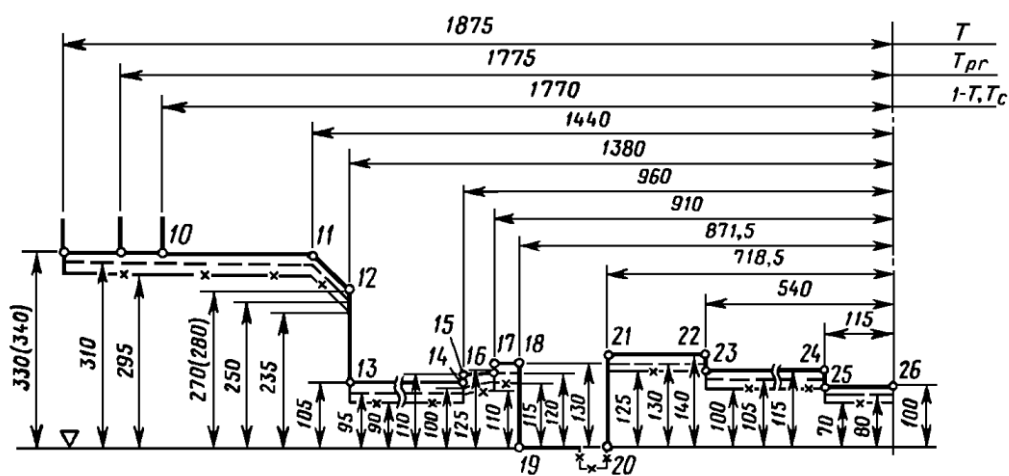
 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 209 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

### Profil de référence pour la partie inférieure



Remarque : pour le matériel roulant destiné à être utilisé sur des voies de 1 520 mm, qui ne peut pas franchir de bosses de triage équipées de freins de voie.

### Profil de référence pour la partie inférieure



Remarque : pour le matériel roulant destiné à être utilisé sur des voies de 1 520 mm, qui peut franchir des bosses de triage équipées de freins de voie.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 210 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## APPENDICE C

### DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LES ENGINs DE VOIE

#### C.1 Résistance de la structure du véhicule

Les exigences du point 4.2.2.4 de la présente PTU sont complétées comme suit :

Le châssis de la machine doit pouvoir supporter soit les charges statiques prévues par la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 7, soit les charges statiques prévues par la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 102, sans dépasser les valeurs admissibles qui y sont préconisées.

La catégorie structurelle correspondante de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 102, est la suivante :

- machines interdites de passage à la bosse de gravité ou de manœuvre : F-II ;
- pour toutes les autres machines : F-I.

L'accélération en x conformément au tableau 13 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 7, ou du tableau 10 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 102, doit être de  $\pm 3$  g.

#### C.2 Levage et mise sur vérins

La caisse de la machine doit intégrer des points de levage, par lesquels la machine complète doit pouvoir être levée ou mise sur vérins en toute sécurité. L'emplacement des points de levage et de mise sur vérins doit être défini.

Pour faciliter les opérations de réparation, d'inspection ou de dépose sur rails, les machines doivent présenter, de chaque côté (dans l'axe longitudinal), au moins deux points de levage par lesquels elles doivent pouvoir être soulevées, à vide comme en charge.

Pour permettre la fixation de dispositifs de levage, des espaces de dégagement doivent être prévus sous les points de levage, qui doivent être exempts de toute pièce fixe. Les cas de charge spécifiés dans l'appendice C.1 de la présente PTU s'appliquent en cas de levage et de mise sur vérins en atelier et d'entretien.

#### C.3 Comportement dynamique

Les caractéristiques de marche peuvent être déterminées par des essais de marche ou par référence à une machine de type similaire déjà approuvée, conformément au point 4.2.3.4.2 de la présente PTU, ou par simulation.

Les écarts supplémentaires suivants par rapport à la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 16, s'appliquent :

- l'essai doit toujours être considéré comme la méthode la plus simple pour ce type de machine ;
- les essais de marche conformes à la spécification référencée à l'appendice J-1, index 16, et effectués avec un profil de roue neuf, sont valables pour une distance maximale de 50 000 km. Après une distance maximale de 50 000 km, il est nécessaire :

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 211 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

- de reprofiler les roues, ou
- de calculer la conicité équivalente d'un profil de roue usé et de vérifier qu'elle ne diffère pas de plus de 50 % de la valeur de l'essai figurant dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 16 (avec une différence maximale de 0,05), ou
- d'effectuer un nouvel essai conforme à l'appendice J-1, index 16, avec un profil de roue usé ;
- en général, les essais stationnaires permettant de déterminer les paramètres caractéristiques des organes de roulement, conformément au point 5.3.1 de la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 16, ne sont pas nécessaires ;
- si la vitesse d'essai requise ne peut être atteinte par la machine elle-même, la machine doit être remorquée pour les essais.

Le comportement en marche peut être évalué en simulant les essais décrits dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 16 (compte tenu des exceptions spécifiées ci-dessus) une fois le modèle représentatif de voie et de conditions d'exploitation de la machine validé.

Afin de pouvoir simuler les caractéristiques de marche, un modèle de machine doit être validé en comparant les résultats obtenus par le modèle à ceux d'un essai de marche, lorsque les mêmes caractéristiques de voie sont utilisées en entrée.

Un modèle de simulation est dit « validé » lorsqu'il a été vérifié par un essai de marche réel ayant suffisamment sollicité ses suspensions, et lorsqu'il existe une corrélation forte entre les résultats de l'essai de marche et les prédictions du modèle de simulation pour une même voie d'essai.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 212 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## APPENDICE D

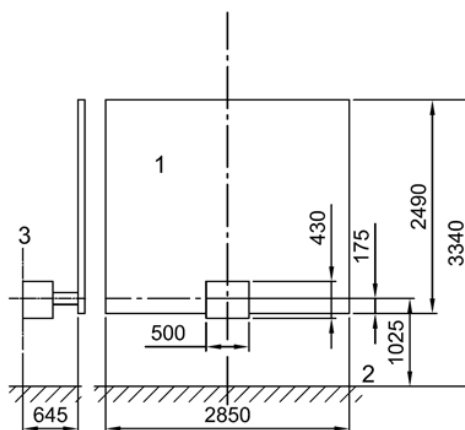
### WAGON DE RÉFÉRENCE POUR LES LOCOMOTIVES ÉQUIPÉES D'ATTELAGES D'EXTRÉMITÉ AUTOMATIQUES À TAMPON CENTRAL ET CAPABLES D'UN EFFORT DE TRACTION À L'ACCOUPLLEMENT SUPÉRIEUR À 300 KN<sup>56</sup>

Pour les collisions entre une unité de train et un wagon équipés tous deux d'attelages à forte capacité, le wagon doit être représenté par une masse de 80 t n'ayant qu'un degré de liberté de déplacement dans la direction de translation x. La géométrie de l'interface wagon est représentée à la figure D.1. La géométrie de la paroi d'extrémité et de la tête d'attelage doit être présumée rigide. Il doit être équipé d'un attelage à tampon central avec une course de 110 mm et une caractéristique force/déplacement comme indiqué à la figure D.2. La capacité totale d'absorption d'énergie de l'attelage du wagon est de 77 kJ.

La géométrie de la tête d'attelage et la hauteur au-dessus de la surface supérieure du rail doivent être les mêmes que celles de l'unité ferroviaire à l'origine de la collision. La distance longitudinale du plan de l'attelage jusqu'à la paroi d'extrémité du wagon doit être de 645 mm. À des fins de simplification, il est permis de modéliser les têtes d'attelage en utilisant la géométrie et la hauteur indiquées à la figure D.1.

*Figure D.1 — Interface du wagon avec l'attelage central*

(Dimensions en millimètres)



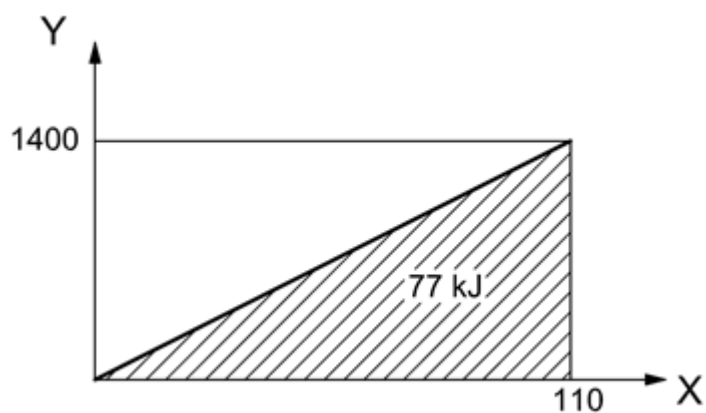
#### Légende

- 1 extrémité du wagon
- 2 surface supérieure du rail
- 3 plan de l'attelage

<sup>56</sup> Règlement d'exécution (UE) 2020/387 du 9 mars 2020.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 213 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

Figure D.2 — Caractéristique de l'attelage du wagon



Légende :

- Y force de l'attelage – attelage, en kN
- X déplacement, en mm

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 214 sur 239
Status : <b>adoptée</b>			Original : EN      Date : 22.6.2021

## APPENDICE E MESURES ANTHROPOMÉTRIQUES DU CONDUCTEUR

Les données suivantes représentent les dernières mesures en l'état actuel de la technique et doivent être utilisées.

Note : ces données feront l'objet d'une norme EN actuellement en cours d'élaboration.

- Cotes anthropométriques principales pour le personnel de conduite de la plus petite et de la plus grande taille : les dimensions fournies à l'appendice E de l'UIC 651 (4<sup>e</sup> édition, juillet 2002) doivent être prises en compte.
- Cotes anthropométriques complémentaires pour le personnel de conduite de la plus petite et de la plus grande taille : les dimensions fournies à l'appendice G de l'UIC 651 (4<sup>e</sup> édition, juillet 2002) doivent être prises en compte.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 215 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## APPENDICE F VISIBILITÉ AVANT

Les données suivantes représentent les dernières mesures en l'état actuel de la technique et doivent être utilisées.

Remarque : Ces données feront l'objet d'une norme EN actuellement en cours d'élaboration.

### F.1. Généralités

La conception de la cabine doit permettre au conducteur de voir toutes les informations extérieures faisant partie intégrante de la tâche de conduite, et le protéger contre les sources extérieures pouvant affecter sa visibilité. Cela inclut les éléments suivants :

- les déformations optiques (ondulations) en bas du pare-brise, sources potentielles de fatigue, doivent être limitées ;
- une protection contre les effets du soleil ou des feux avant des trains croiseurs doit être prévue ; cette protection ne doit pas réduire la visibilité, pour le conducteur, des panneaux, signaux et autres informations visuelles extérieures ;
- la disposition des équipements en cabine ne doit pas empêcher ni déformer la visibilité des informations extérieures ;
- les dimensions, l'emplacement, la forme et les équipements (y compris pour la maintenance) des fenêtres ne doivent pas altérer la visibilité extérieure du conducteur et doivent permettre de l'assister pour la conduite ;
- l'emplacement, le type et l'efficacité des systèmes de nettoyage du pare-brise doivent permettre au conducteur de maintenir son champ de vision dégagé vers l'extérieur dans la plupart des conditions météorologiques et d'exploitation, et ne doivent pas entraver la visibilité extérieure du conducteur ;
- la cabine de conduite doit être conçue de manière que le conducteur soit orienté vers l'avant en conduisant ;
- la cabine de conduite doit être conçue de manière que le conducteur, en position de conduite assise, ait un champ de vision dégagé pour voir les signaux fixes placés de part et d'autre de la voie dans les conditions définies dans l'appendice D de l'UIC 651 (4<sup>e</sup> édition, juillet 2002).

Remarque : La position du siège décrite dans l'appendice D mentionnée ci-dessus doit être prise en compte à titre d'exemple ; la PTU n'impose pas la position du siège (gauche, centrale, droite) dans la cabine ; la PTU n'impose pas la conduite debout dans tous les types d'unités.

Les règles exprimées dans l'appendice ci-dessus régissent les conditions de visibilité pour chaque direction de circulation dans le cas de voies en alignement et en courbes de rayon de 300 m et plus. Elles s'appliquent pour la position (les positions) du conducteur.

Notes :

- si la cabine est équipée de deux sièges de conduite (option avec 2 postes de conduite), elles s'appliquent aux deux positions assises.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 216 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

- pour les locomotives à cabine centrale et pour les engins de voie, le point 4.2.9.1.3.1 de la PTU précise certaines conditions.

## **F.2. Position de référence du véhicule par rapport à la voie**

Le point 3.2.1 de l'UIC 651 (4<sup>e</sup> édition, juillet 2002) s'applique.

Les fournitures et la charge doivent être considérées définies dans la spécification mentionnée à l'appendice J-1, index 13, et au point 4.2.2.10 de la présente PTU.

## **F.3. Position de référence pour les yeux des membres du personnel de bord**

Le point 3.2.2 de l'UIC 651 (4<sup>e</sup> édition, juillet 2002) s'applique.


La distance entre les yeux du conducteur en position assise et le pare-brise doit être supérieure ou égale à 500 mm.

## **F.4. Conditions de visibilité**

Le point 3.3 de l'UIC 651 (4<sup>e</sup> édition, juillet 2002) s'applique.

Remarque : La clause 3.3.1 de l'UIC 651 renvoie pour la station debout à sa clause 2.7.2, en mentionnant une distance minimale de 1,8 mètres entre le plancher et le bord supérieur de la baie frontale.

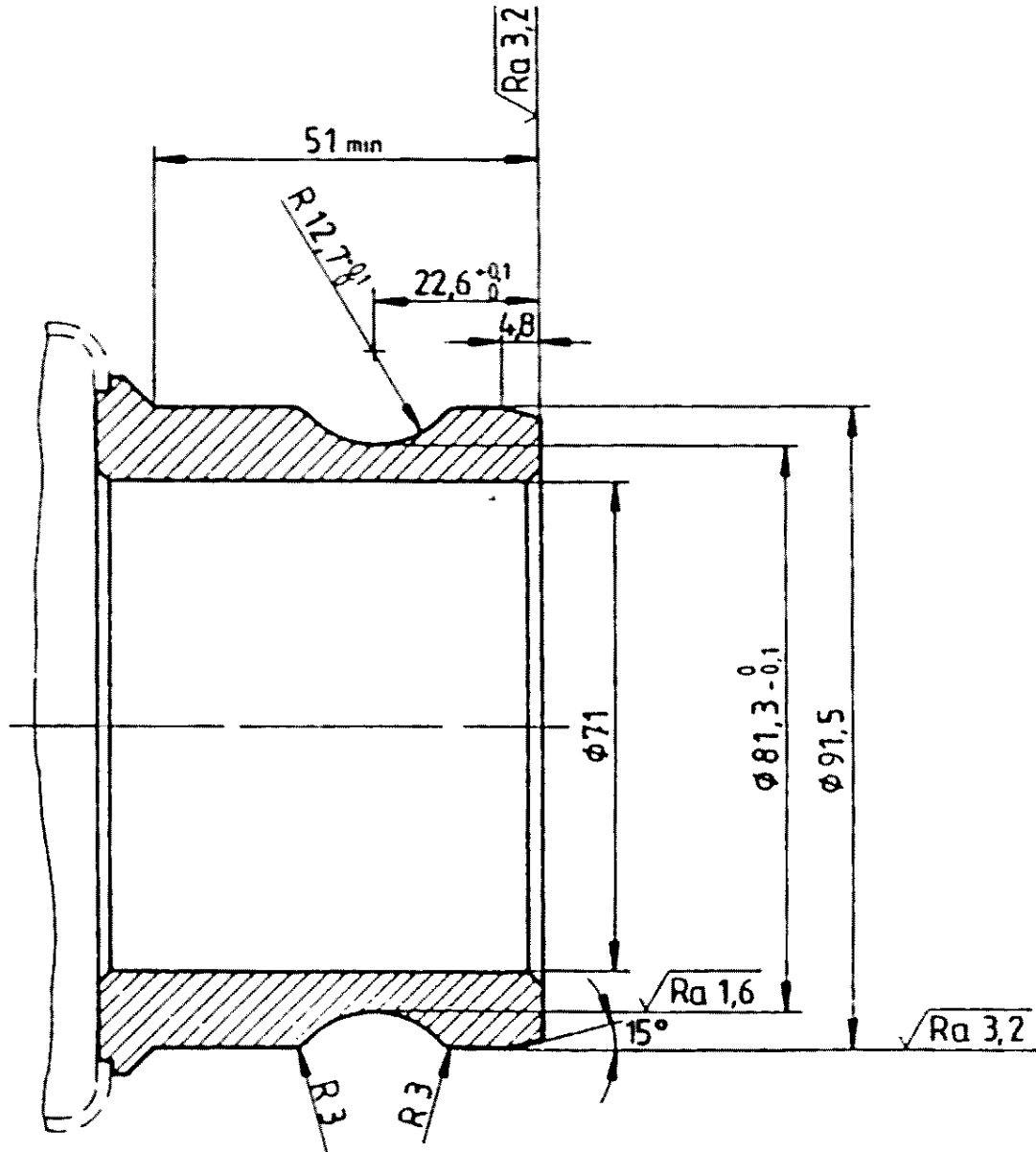


 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 217 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## APPENDICE G ENTRETIEN

### Raccords du système de vidange des toilettes sur le matériel roulant

*Illustration G1 : Buse d'évacuation (partie interne)*

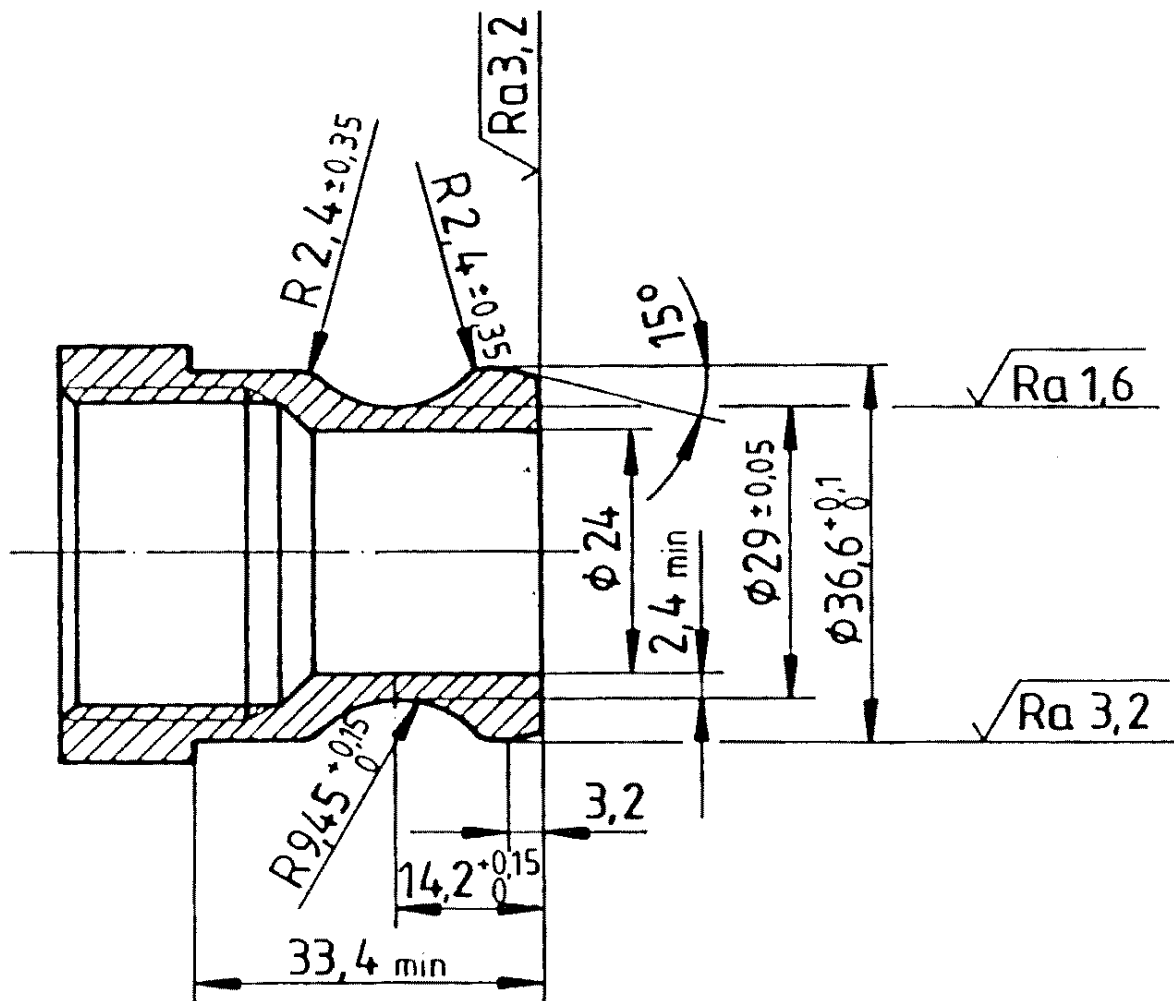


Tolérances générales  $\pm 0,1$

Matériau : Acier inoxydable

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 218 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Illustration G2 : Raccord de rinçage facultatif de la cuve des toilettes (partie interne)



Tolérances générales +/- 0,1

Matériau : Acier inoxydable

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 219 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN	Date : 22.6.2021

## APPENDICE H ÉVALUATION DU SOUS-SYSTÈME « MATÉRIEL ROULANT »

### H.1 Champ d'application

La présente annexe décrit l'évaluation de la conformité du sous-système « matériel roulant ».

### H.2 Caractéristiques et modules

Les caractéristiques du sous-système à évaluer lors des différentes phases de conception, de développement et de production sont marquées d'une croix (« X ») dans le tableau H.1. La présence d'une croix dans la colonne 4 du tableau H.1 indique que les caractéristiques correspondantes doivent être vérifiées par l'essai de chaque sous-système.

*Tableau H.1 – Évaluation du sous-système « matériel roulant »*

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
<b>Structure et pièces mécaniques</b>	<b>4.2.2</b>				
Accouplement interne	4.2.2.2.2	X	s.o.	s.o.	-
Accouplement d'extrémité	4.2.2.2.3	X	s.o.	s.o.	-
Attelage automatique à tampon central (CI)	5.3.1	X	X	X	-
Accouplement d'extrémité manuel (CI)	5.3.2	X	X	X	-
Accouplement de secours	4.2.2.2.4	X	X	s.o.	-
Accouplement de secours (CI)	5.3.3	X	X	X	-
Accès du personnel pour les opérations d'accouplement et de désaccouplement	4.2.2.2.5	X	X	s.o.	-
Intercirculations	4.2.2.3	X	X	s.o.	-
Résistance de la structure du véhicule	4.2.2.4	X	X	s.o.	-

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 220 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN	Date : 22.6.2021

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
Sécurité passive	4.2.2.5	X	X	s.o.	–
Levage et mise sur vérins	4.2.2.6	X	X	s.o.	–
Fixation de matériel sur la caisse des véhicules	4.2.2.7	X	s.o.	s.o.	–
Portes d'accès pour le personnel et les marchandises	4.2.2.8	X	X	s.o.	–
Caractéristiques mécaniques du verre	4.2.2.9	X	s.o.	s.o.	–
Conditions de charge et pesage	4.2.2.10	X	X	X	6.2.3.1
<b>Interactions avec la voie et gabarit</b>	<b>4.2.3</b>				
Gabarit	4.2.3.1	X	s.o.	s.o.	–
Charge à la roue	4.2.3.2.2	X	X	s.o.	6.2.3.2
Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains	4.2.3.3.1	X	X	X	–
Contrôle de l'état des boîtes d'essieux	4.2.3.3.2	X	X	s.o.	–
Sécurité contre les risques de déraillement sur gauche de voie	4.2.3.4.1	X	X	s.o.	6.2.3.3
Comportement dynamique – Prescriptions techniques	4.2.3.4.2 a)	X	X	s.o.	6.2.3.4
Systèmes actifs – Exigence de sécurité	4.2.3.4.2 b)	X	s.o.	s.o.	6.2.3.5
Valeurs limites pour la sécurité de marche	4.2.3.4.2.1	X	X	s.o.	6.2.3.4
Valeurs limites d'efforts sur la voie	4.2.3.4.2.2	X	X	s.o.	6.2.3.4
Conicité équivalente	4.2.3.4.3	X	s.o.	s.o.	–
Paramètres de conception pour les nouveaux profils de roue	4.2.3.4.3.1	X	s.o.	s.o.	6.2.3.6
Valeurs de conicité équivalente en service des essieux montés	4.2.3.4.3.2	X			–

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 221 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
Conception de la structure des châssis de bogies	4.2.3.5.1	X	X	s.o.	–
Caractéristiques mécaniques et géométriques des essieux montés	4.2.3.5.2.1	X	X	X	6.2.3.7
Caractéristiques mécaniques et géométriques des roues	4.2.3.5.2.2	X	X	X	–
Roues (CI)	5.3.2	X	X	X	6.1.3.1
Systèmes automatiques pour gabarit variable	4.2.3.5.3	X	X	X	6.2.3.7 bis
Systèmes automatiques pour gabarit variable (CI)	5.3.4 bis	X	X	X	6.1.3.1 bis
Rayon de courbure minimal	4.2.3.6	X	s.o.	s.o.	–
Chasse-pierres	4.2.3.7	X	s.o.	s.o.	–
<b>Freinage</b>	<b>4.2.4</b>				
Exigences fonctionnelles	4.2.4.2.1	X	X	s.o.	–
Exigences de sécurité	4.2.4.2.2	X	s.o.	s.o.	6.2.3.5
Type de système de freinage	4.2.4.3	X	X	s.o.	–
<b>Commande de freinage</b>	<b>4.2.4.4</b>				
Freinage d'urgence	4.2.4.4.1	X	X	X	–
Freinage de service	4.2.4.4.2	X	X	X	–
Commande de freinage direct	4.2.4.4.3	X	X	X	–
Commande de freinage dynamique	4.2.4.4.4	X	X	s.o.	–
Commande de freinage de stationnement	4.2.4.4.5	X	X	X	–
<b>Performances de freinage</b>	<b>4.2.4.5</b>				
Exigences de portée générale	4.2.4.5.1	X	s.o.	s.o.	–
Freinage d'urgence	4.2.4.5.2	X	X	X	6.2.3.8
Freinage de service	4.2.4.5.3	X	X	X	6.2.3.9

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 222 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN	Date : 22.6.2021

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
Calculs relatifs à la capacité thermique	4.2.4.5.4	X	s.o.	s.o.	–
Frein de stationnement	4.2.4.5.5	X	s.o.	s.o.	–
Limite du profil d'adhérence roue-rail	4.2.4.6.1	X	s.o.	s.o.	–
Dispositif anti-enrayage	4.2.4.6.2	X	X	s.o.	6.2.3.10
Dispositif anti-enrayage (CI)	5.3.5	X	X	X	6.1.3.2
Interface avec le système de traction – Systèmes de freinage liés au système de traction (électrique, hydrodynamique)	4.2.4.7	X	X	X	–
<b>Système de freinage indépendant des conditions d'adhérence</b>	<b>4.2.4.8</b>				
Généralités	4.2.4.8.1.	X	s.o.	s.o.	–
Frein magnétique appliqué sur le rail	4.2.4.8.2	X	X	s.o.	–
Frein à courants de Foucault	4.2.4.8.3	X	X	s.o.	–
Indicateurs de l'état et des défaillances du frein	4.2.4.9	X	X	X	–
Exigences de freinage en cas de secours	4.2.4.10	X	X	s.o.	–
<b>Éléments liés aux voyageurs</b>	<b>4.2.5</b>				
Équipements sanitaires	4.2.5.1	X	s.o.	s.o.	6.2.3.11
Système de communication audible	4.2.5.2	X	X	X	–
Signal d'alarme	4.2.5.3	X	X	X	–
Signal d'alarme – Exigence de sécurité	4.2.5.3	X	s.o.	s.o.	6.2.3.5
Moyens de communication à disposition des voyageurs	4.2.5.4	X	X	X	–
Portes extérieures : portes d'accès et de sortie du matériel roulant pour voyageurs	4.2.5.5	X	X	X	–

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 223 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
Portes extérieures – Exigence de sécurité	4.2.5.5	X	s.o.	s.o.	6.2.3.5
Construction du système de portes extérieures	4.2.5.6	X	s.o.	s.o.	–
Portes d'intercirculation	4.2.5.7	X	X	s.o.	–
Qualité de l'air intérieur	4.2.5.8	X	s.o.	s.o.	6.2.3.12
Vitres latérales des caisses des véhicules	4.2.5.9	X			–
<b>Conditions environnementales et effets aérodynamiques</b>	<b>4.2.6</b>				
<b>Conditions environnementales</b>	4.2.6.1				
Température	4.2.6.1.1	X	s.o.	s.o.	–
Neige, glace et grêle	4.2.6.1.2	X	s.o. X <sup>(1)</sup>	s.o.	–
<sup>(1)</sup> Essai de type si et tel que défini par le demandeur.					
<b>Effets aérodynamiques</b>	4.2.6.2				
Effets de souffle sur les voyageurs à quai et sur les travailleurs en bord de voie	4.2.6.2.1	X	X	s.o.	6.2.3.13
Variation de pression en tête de train	4.2.6.2.2	X	X	s.o.	6.2.3.14
Variations de pression maximales en tunnel	4.2.6.2.3	X	X	s.o.	6.2.3.15
Vent traversier	4.2.6.2.4	X	s.o.	s.o.	6.2.3.16
<b>Feux extérieurs et signaux d'avertissement sonores et lumineux</b>	<b>4.2.7</b>				
<b>Feux extérieurs avant et arrière</b>	4.2.7.1				
Feux avant CI	4.2.7.1.1 5.3.6	X	X	s.o.	– 6.1.3.3

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 224 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN	Date : 22.6.2021

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
Feux de position CI	4.2.7.1.2 5.3.7	X	X	s.o.	– 6.1.3.4
Feux arrière CI	4.2.7.1.3 5.3.8	X	X	s.o.	– 6.1.3.5
Commande des feux	4.2.7.1.4	X	X	s.o.	–
<b>Avertisseur sonore</b>	4.2.7.2				
Généralités – Signal d'avertissement sonore CI	4.2.7.2.1 5.3.9	X	X	s.o.	– 6.1.3.6
Niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore	4.2.7.2.2 5.3.9	X	X	s.o.	6.2.3.17 6.1.3.6
Protection	4.2.7.2.3	X	s.o.	s.o.	–
Commande	4.2.7.2.4	X	X	s.o.	–
<b>Traction et équipement électrique</b>	<b>4.2.8</b>				
<b>Performances de traction</b>	4.2.8.1				
<b>Généralités</b>	4.2.8.1.1				
Exigences de performance	4.2.8.1.2	X	s.o.	s.o.	–
<b>Alimentation en courant électrique</b>	<b>4.2.8.2</b>				
Généralités	4.2.8.2.1	X	s.o.	s.o.	–
Exploitation dans les limites de tensions et de fréquences	4.2.8.2.2	X	X	s.o.	–
Freinage par récupération avec renvoi d'énergie vers les lignes aériennes de contact	4.2.8.2.3	X	X	s.o.	–
Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact	4.2.8.2.4	X	X	s.o.	6.2.3.18
Courant maximal à l'arrêt pour les systèmes à courant continu	4.2.8.2.5	X	X	s.o.	–
Facteur de puissance	4.2.8.2.6	X	X	s.o.	6.2.3.19



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 225 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
Perturbations du système énergétique	4.2.8.2.7	X	X	s.o.	–
Dispositifs de mesure de la consommation d'énergie	4.2.8.2.8	X	X	s.o.	–
Exigences liées au pantographe	4.2.8.2.9	X	X	s.o.	6.2.3.20 & 21
Pantographe (CI)	5.3.10	X	X	X	6.1.3.7
Bandes de frottement (CI)	5.3.11	X	X	X	6.1.3.8
Protection électrique du train Disjoncteur principal	4.2.8.2.10 5.3.12	X	X	s.o.	–
Systèmes de traction diesel et autres systèmes thermiques	4.2.8.3	–	–	–	Autre directive
Protection contre les risques électriques	4.2.8.4	X	X	s.o.	–
<b>Cabine et fonctionnement</b>	<b>4.2.9</b>				
Cabine de conduite	4.2.9.1	X	s.o.	s.o.	–
Généralités	4.2.9.1.1	X	s.o.	s.o.	–
Accès et sortie	4.2.9.1.2	X	s.o.	s.o.	–
Accès et sortie en conditions d'exploitation	4.2.9.1.2.1	X	s.o.	s.o.	–
Issue de secours de la cabine de conduite	4.2.9.1.2.2	X	s.o.	s.o.	–
Visibilité extérieure	4.2.9.1.3	X	s.o.	s.o.	–
Visibilité avant	4.2.9.1.3.1	X	s.o.	s.o.	–
Visibilité arrière et latérale	4.2.9.1.3.2	X	s.o.	s.o.	–
Aménagement intérieur	4.2.9.1.4	X	s.o.	s.o.	–
Siège du conducteur CI	4.2.9.1.5 5.3.13	X X	s.o. X	s.o. X	–
Pupitre de conduite – Ergonomie	4.2.9.1.6	X	s.o.	s.o.	–
Climatisation et qualité de l'air	4.2.9.1.7	X	X	s.o.	6.2.3.12

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 226 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>			Original : EN

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
Éclairage intérieur	4.2.9.1.8	X	X	s.o.	–
Pare-brise – Caractéristiques mécaniques	4.2.9.2.1	X	X	s.o.	6.2.3.22
Pare-brise – Propriétés optiques	4.2.9.2.2	X	X	s.o.	6.2.3.22
Équipement du pare-brise	4.2.9.2.3	X	X	s.o.	–
<b>Interface homme-machine</b>	<b>4.2.9.3</b>				
Fonction de contrôle de l'activité du conducteur	4.2.9.3.1	X	X	X	–
Indication de vitesse	4.2.9.3.2	–	–	–	–
Tableau de contrôle et écrans de conduite	4.2.9.3.3	X	X	s.o.	–
Commandes et voyants	4.2.9.3.4	X	X	s.o.	–
Étiquettes	4.2.9.3.5	X	s.o.	s.o.	–
Fonction de radiocommande pour les opérations de manœuvre	4.2.9.3.6	X	X	s.o.	–
Outillage embarqué et équipement portatif	4.2.9.4	X	s.o.	s.o.	–
Rangements à l'usage du personnel de bord	4.2.9.5	X	s.o.	s.o.	–
Dispositif enregistreur	4.2.9.6	X	X	X	–
<b>Sécurité incendie et évacuation</b>	<b>4.2.10</b>				
Généralités et classification	4.2.10.1	X	s.o.	s.o.	–
Mesures de prévention des incendies	4.2.10.2	X	X	s.o.	–
Mesures de détection des incendies et de lutte contre le feu	4.2.10.3	X	X	s.o.	–
Exigences liées aux situations d'urgence	4.2.10.4	X	X	s.o.	–
Exigences liées à l'évacuation	4.2.10.5	X	X	s.o.	–
<b>Entretien</b>	<b>4.2.11</b>				

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>			PTU LOC&PAS Page 227 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN	Date : 22.6.2021

1		2	3	4	5
Caractéristiques à évaluer, comme spécifié au point 4.2 de la présente PTU		Phase de conception et de développement		Phase de production	Procédure d'évaluation particulière
		Révision de la conception	Essai de type	Essai de routine	
<i>Élément du sous-système « matériel roulant »</i>	<i>Point</i>				<i>Point</i>
Nettoyage du pare-brise de la cabine de conduite	4.2.11.2	X	X	s.o.	–
Raccord de vidange de toilettes CI	4.2.11.3 5.3.14	X	s.o.	s.o.	–
Équipement de remplissage en eau	4.2.11.4	X	s.o.	s.o.	–
Interface de remplissage en eau CI	4.2.11.5 5.3.15	X	s.o.	s.o.	–
Exigences spécifiques pour le stationnement des trains	4.2.11.6	X	X	s.o.	–
Matériel de réapprovisionnement en carburant	4.2.11.7	X	s.o.	s.o.	–
Nettoyage intérieur des trains – alimentation électrique	4.2.11.8	X	s.o.	s.o.	–
<b>Documentation d'exploitation et de maintenance</b>	<b>4.2.12</b>				
Généralités	4.2.12.1	X	s.o.	s.o.	–
Documentation générale	4.2.12.2	X	s.o.	s.o.	–
Documentation de maintenance	4.2.12.3	X	s.o.	s.o.	–
Dossier de justification de la conception	4.2.12.3.1	X	s.o.	s.o.	–
Documentation de maintenance	4.2.12.3.2	X	s.o.	s.o.	–
Documentation d'exploitation	4.2.12.4	X	s.o.	s.o.	–
Diagramme et instructions de levage	4.2.12.4	X	s.o.	s.o.	–
Descriptions propres aux opérations de secours	4.2.12.5	X	s.o.	s.o.	–

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 228 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## APPENDICE I LISTES DES ASPECTS TECHNIQUES NON SPÉCIFIÉS (POINTS OUVERTS)

Points ouverts liés à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau :

Élément du sous-système « matériel roulant »	Point de la présente PTU	Aspect technique non couvert par la présente PTU	Commentaires
Compatibilité avec les systèmes de détection des trains	4.2.3.3.1	Voir la spécification mentionnée à l'appendice J-2, index 1.	Points ouverts également recensés dans la STI CCS.
Comportement dynamique pour un écartement de 1 520 mm	4.2.3.4.2 4.2.3.4.3	Comportement dynamique. Conicité équivalente.	Les documents normatifs mentionnés dans la PTU/STI sont basés sur l'expérience acquise dans le cadre de l'écartement 1 435 mm.
Système de freinage indépendant des conditions d'adhérence	4.2.4.8.3	Frein à courants de Foucault	Équipement non obligatoire. Compatibilité électromagnétique avec le réseau concerné.
Effet aérodynamique sur voie ballastée pour le matériel roulant de vitesse de conception supérieure à 250 km/h	4.2.6.2.5	Valeurs limites et évaluation de la conformité afin de limiter les risques induits par la projection de ballast	Travail en cours au sein du CEN. Point ouvert aussi dans la PTU INF.

Points ouverts non liés à la compatibilité technique entre le véhicule et le réseau :

Élément du sous-système « matériel roulant »	Clause de la présente PTU/STI	Aspect technique non couvert par la présente PTU/STI	Commentaires
Systèmes de confinement et de contrôle des incendies	4.2.10.3.4	Évaluation de la conformité des systèmes de confinement et de contrôle des incendies autres que les cloisons pleines.	Procédure d'évaluation de l'efficacité du contrôle du feu et de la fumée mise en place par le CEN conformément à une demande de norme émise par l'ERA.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 229 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## APPENDICE J SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES VISÉES DANS LA PRÉSENTE PTU

### J.1 Normes ou documents normatifs

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
1	Accouplement interne pour unités articulées	4.2.2.2.2	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.5.3, 6.7.5
2	Accouplement d'extrémité – Manuel de type UIC – Interfaces de conduites	4.2.2.2.3	EN 15807:2011	Point correspondant <sup>6</sup>
3	Accouplement d'extrémité – Manuel de type UIC – Robinets d'arrêt	4.2.2.2.3	EN 14601:2005 +A1:2010	Point correspondant <sup>6</sup>
4	Accouplement d'extrémité – Manuel de type UIC – Emplacement latéral des conduites et des robinets de frein	4.2.2.2.3	UIC 648:Sept 2001	Point correspondant <sup>6</sup>
5	Accouplement de secours – Interface de l'unité de secours	4.2.2.2.4	UIC 648:Sept 2001	Point correspondant <sup>6</sup>
6	Accès du personnel pour les opérations d'accouplement et de désaccouplement – Espace pour les opérations de manœuvre	4.2.2.2.5	EN 16839:2017	4
7	Résistance de la structure du véhicule – Généralités	4.2.2.4	EN 12663-1:2010 +A1:2014	Point correspondant <sup>6</sup>
	Résistance de la structure du véhicule – Classification du matériel roulant			5.2
	Résistance de la structure du véhicule – Méthode de vérification			9.2
	Résistance de la structure du véhicule – Autres exigences possibles pour les engins de voie			Appendice C Point C.1
8	Sécurité passive – Généralités	4.2.2.5	EN 15227:2008 +A1:2010	Point correspondant <sup>6</sup> Sauf annexe A
	Sécurité passive – Classification			4-tableau 1
	Sécurité passive – Scénarios			5-tableaux 2, 6
	Sécurité passive – Chasse-obstacles			6.5
9	Levage et mise sur vérins – Géométrie des points fixes et mobiles	4.2.2.6	EN 16404:2016	5.2, 5.3

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 230 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
10	Levage et mise sur vérins – Marquage	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19
11	Levage et mise sur vérins – Méthode de vérification de la résistance	4.2.2.6	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.3.2, 6.3.3, 9.2
12	Fixation de matériel sur la caisse des véhicules	4.2.2.7	EN 12663-1:2010 +A1:2014	6.5.2
13	Conditions de charge et pesage – Conditions de charge hypothèses de conditions de charge	4.2.2.10	EN 15663:2009 /AC:2010	2.1  Point correspondant <sup>6</sup>
14	Gabarit – Méthode, contours de référence	4.2.3.1	EN 15273-2:2013 +A1:2016	Point correspondant <sup>6</sup>
	Gabarit – Méthode, contours de référence vérification des freins à courants de Foucault vérification du gabarit du pantographe	4.2.4.8.3 3)		A.3.12
	Gabarit – Méthode, contours de référence vérification des freins à courants de Foucault vérification du gabarit du pantographe	4.2.3.1		Point correspondant <sup>6</sup>
15	Contrôle de l'état des boîtes d'essieux – zones visibles par l'équipement en bord de voie	4.2.3.3.2.2	EN 15437-1:2009	5.1, 5.2
16	Comportement dynamique	4.2.3.4.2 Appendice C	EN 14363:2016	Point correspondant <sup>6</sup>
17	Comportement dynamique – valeurs limites pour la sécurité de marche	4.2.3.4.2.1	EN 14363:2016	7.5
18	NON UTILISÉ			
19	Comportement dynamique – Valeurs limites d'efforts sur la voie	4.2.3.4.2.2	EN 14363:2016	7.5
20	Conception de la structure des châssis de bogies	4.2.3.5.1	EN 13749:2011	6.2, annexe C
21	Conception de la structure des châssis de bogies – Liaisons bogie-caisse	4.2.3.5.1	EN 12663-1:2010 +A1:2014	Point correspondant <sup>6</sup>
22	Freinage – Type de système de freinage – Système de freinage UIC	4.2.4.3 6.2.7 bis	EN 14198:2016	5.4

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 231 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
23	Performances de freinage – Calcul – Généralités	4.2.4.5.1	EN 14531-1:2005 ou EN 14531-6:2009	Point correspondant <sup>6</sup>
24	Performances de freinage – Coefficient de frottement	4.2.4.5.1	EN 14531-1:2005	5.3.1.4
25	Performances du freinage d’urgence – Temps de réponse / temps de réaction	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005	5.3.3
	Performances du freinage d’urgence – Pourcentage de poids-frein			5.12
26	Performances du freinage d’urgence – Calcul	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005 ou EN 14531-6:2009	Point correspondant <sup>6</sup>
27	Performances du freinage d’urgence – Coefficient de frottement	4.2.4.5.2	EN 14531-1:2005	5.3.1.4
28	Performances du freinage de service – Calcul	4.2.4.5.3	EN 14531-1:2005 ou EN 14531-6:2009	Point correspondant <sup>6</sup>
29	Performances du frein de stationnement – Calcul	4.2.4.5.5	EN 14531-1:2005 ou EN 14531-6:2009	Point correspondant <sup>6</sup>
30	Dispositif anti-enrayage – Conception	4.2.4.6.2	EN 15595:2009 +A1:2011	4
	Dispositif anti-enrayage – Méthode de vérification			5, 6
	Dispositif anti-enrayage – Système de surveillance de la rotation des roues			4.2.4.3
31	Frein magnétique appliqué sur le rail	4.2.4.8.2	EN 16207:2014	Annexe C
32	Détection des obstacles obstruant le mécanisme de la porte – Sensibilité	4.2.5.5.3	EN 14752:2015	5.2.1.4.1
	Détection des obstacles obstruant le mécanisme de la porte – Effort maximal			5.2.1.4.2.2
33	Ouverture de secours des portes – Force manuelle pour ouvrir les portes	4.2.5.5.9	EN 14752:2015	5.5.1.5
34	Conditions environnementales – Température	4.2.6.1.1	EN 50125-1:2014	4.3
35	Conditions environnementales – Conditions de « neige, glace et grêle »	4.2.6.1.2	EN 50125-1:2014	4.7
36	Conditions environnementales – Chasse-obstacles	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	Point correspondant <sup>6</sup>
37	Effets aérodynamiques – Méthode de vérification en cas de vent traversier	4.2.6.2.4	EN 14067-6:2010	5

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 232 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
38	Feux avant – Couleur	4.2.7.1.1	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.3.4
	Feux avant – Intensité lumineuse du feu avant atténué			5.3.4 tableau 2 première ligne
	Feux avant – Intensité lumineuse des pleins feux avant			5.3.4 tableau 2 première ligne
	Feux avant – Alignement			5.3.5
39	Feux de position – Couleur	4.2.7.1.2	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.4.3.1 tableau 4
	Feux de position – Distribution spectrale de la lumière			5.4.3.2
	Feux de position – Intensité lumineuse			5.4.4 tableau 6
40	Feux arrière – Couleur	4.2.7.1.3	EN 15153-1:2013 +A1:2016	5.5.3 tableau 7
	Feux arrière – Intensité lumineuse			5.5.4 tableau 8
41	Niveaux de pression acoustique de l'avertisseur sonore	4.2.7.2.2	EN 15153-2:2013	5.2.2
42	Freinage par récupération avec renvoi d'énergie vers les lignes aériennes de contact	4.2.8.2.3	EN 50388:2012 et EN 50388:2012/AC:2013	12.1.1
43	Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact – Régulation automatique de courant	4.2.8.2.4	EN 50388:2012 et EN 50388:2012/AC:2013	7.2
44	Facteur de puissance – Méthode de vérification	4.2.8.2.6	EN 50388:2012 et EN 50388:2012/AC:2013	6
45	Perturbations du système énergétique pour les systèmes à courant alternatif – Harmoniques et effets dynamiques	4.2.8.2.7	EN 50388:2012 et EN 50388:2012/AC:2013	10.1
	Perturbations du système énergétique pour les systèmes à courant alternatif – Étude de compatibilité			10.3 Tableau 5 Annexe D 10.4
46	Débattement vertical des pantographes (niveau constituant d'interopérabilité) – Caractéristiques	4.2.8.2.9.1.2	EN 50206-1:2010	4.2, 6.2.3



 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 233 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
47	Géométrie des archets	4.2.8.2.9.2	EN 50367:2012 et EN 50367:2012/AC:2013	5.3.2.2
48	Géométrie d'archet 1 600 mm	4.2.8.2.9.2.1	EN 50367:2012 et EN 50367:2012/AC:2013	Annexe A.2 Illustration A.6
49	Géométrie d'archet 1 950 mm	4.2.8.2.9.2.2	EN 50367:2012 et EN 50367:2012/AC:2013	Annexe A.2 Illustration A.7
50	Capacité de courant des pantographes (niveau constituant d'interopérabilité)	4.2.8.2.9.3	EN 50206-1:2010	6.13.2
51	Abaissement du pantographe (niveau matériel roulant) – Moment où abaisser le pantographe	4.2.8.2.9.10	EN 50206-1:2010	4.7
	Abaissement du pantographe (niveau matériel roulant) – Dispositif de descente automatique (ADD)			4.8
52	Abaissement du pantographe (niveau matériel roulant) – Distance d'isolation dynamique	4.2.8.2.9.10	EN 50119:2009 et EN 50119:2009/A1:2013	Tableau 2
53	Protection électrique du train – Coordination de la protection	4.2.8.2.10	EN 50388 :2012 et EN 50388:2012/AC:2013	11
54	Protection contre les risques électriques	4.2.8.4	EN 50153:2014	Point correspondant <sup>6</sup>
55	Pare-brise – Caractéristiques mécaniques	4.2.9.2.1	EN 15152:2007	4.2.7, 4.2.9
56	Pare-brise – Angle entre images primaires et secondaires	4.2.9.2.2	EN 15152:2007	4.2.2
	Pare-brise – Distorsion optique			4.2.3
	Pare-brise – Effet de voile			4.2.4
	Pare-brise – Transmittance lumineuse			4.2.5
	Pare-brise – Chromaticité			4.2.6
57	Dispositif enregistreur – Exigences fonctionnelles	4.2.9.6	EN/IEC 62625-1:2013	4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4
	Dispositif enregistreur – Performances d'enregistrement			4.3.1.2.2
	Dispositif enregistreur – Intégrité			4.3.1.4
	Dispositif enregistreur – Sauvegarde de l'intégrité des données			4.3.1.5

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 234 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
	Dispositif enregistreur – Niveau de protection			4.3.1.7
58	Mesures de prévention des incendies – Exigences relatives aux matériaux	4.2.10.2.1	EN 45545-2:2013 +A1:2015	Point correspondant <sup>6</sup>
59	Dispositions spécifiques pour les produits inflammables	4.2.10.2.2	EN 45545-2:2013 +A1:2015	Tableau 5
60	Actions de protection contre la propagation du feu pour le matériel roulant destiné au transport de voyageurs – Essai de résistance	4.2.10.3.4	EN 1363-1:2012	Point correspondant <sup>6</sup>
61	Actions de protection contre la propagation du feu pour le matériel roulant destiné au transport de voyageurs – Essai de résistance	4.2.10.3.5	EN 1363-1:2012	Point correspondant <sup>6</sup>
62	Éclairage de secours – Niveau d'éclairage	4.2.10.4.1	EN 13272:2012	5.3
63	Disponibilité de marche	4.2.10.4.4	EN 50553:2012 et EN 50553:2012/AC:2013	Point correspondant <sup>6</sup>
64	Interface de remplissage en eau	4.2.11.5	EN 16362:2013	4.1.2 schéma 1
65	Exigences spécifiques pour le stationnement des trains – Alimentation auxiliaire externe locale	4.2.11.6	EN/IEC 60309-2:1999 et amendements EN 60309-2:1999/ A11:2004, A1: 2007 et A2:2012	Point correspondant <sup>6</sup>
66	Attelage automatique à tampon central – Type 10	5.3.1	EN 16019:2014	Point correspondant <sup>6</sup>
67	Accouplement d'extrémité manuel – Type UIC	5.3.2	EN 15551:2017	Point correspondant <sup>6</sup>
68	Accouplement d'extrémité manuel – Type UIC	5.3.2	EN 15566:2016	Point correspondant <sup>6</sup>
69	Attelage de secours	5.3.3	EN 15020:2006 +A1:2010	Point correspondant <sup>6</sup>
70	Disjoncteur principal – Coordination de la protection	5.3.12	EN 50388 :2012 et EN 50388:2012/AC:2013	11
71	Roues – Méthode de vérification critères déterminants	6.1.3.1	EN 13979-1:2003 +A2:2011	7.2.1, 7.2.2 7.2.3

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 235 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
	Roues – Méthode de vérification autre méthode de vérification			7.3
	Roues – Méthode de vérification fonctionnement thermomécanique			6
72	Dispositif anti-enrayage – Méthode de vérification	6.1.3.2	EN 15595 :2009 +A1:2011	5
	Dispositif anti-enrayage – Programme d'essais			Uniquement le point 6.2.3 du point 6.2
73	Phares – Couleur	6.1.3.3	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Phares – Intensité lumineuse			6.4
74	Feux de position – Couleur	6.1.3.4	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Feux de position – Intensité lumineuse			6.4
75	Feux arrières – Couleur	6.1.3.5	EN 15153-1:2013 +A1:2016	6.3
	Feux arrières – Intensité lumineuse			6.4
76	Déclenchement	6.1.3.6	EN 15153-2:2013	6
	Avertisseur sonore – Niveau de pression acoustique			6
77	Effort de contact statique du pantographe	6.1.3.7	EN 50367:2012 et EN 50367:2012/AC:2013	7.2
78	Valeur limite du pantographe	6.1.3.7	EN 50119:2009 et EN 50119:2009/A1:2013	5.1.2
79	Pantographe – Méthode de vérification	6.1.3.7	EN 50206-1:2010	6.3.1
80	Comportement dynamique des pantographes	6.1.3.7	EN 50318:2002	Point correspondant <sup>6</sup>
81	Pantographe – Caractéristiques de l'interaction	6.1.3.7	EN 50317:2012 et EN 50317:2012/AC:2012	Point correspondant <sup>6</sup>
82	Bandes de frottement – Méthode de vérification	6.1.3.8	EN 50405:2015	7.2, 7.3 7.4, 7.6 7.7
83	Sécurité contre les risques de déraillement sur gauche de voie	6.2.3.3	EN 14363:2016	4, 5, 6.1
84	Comportement dynamique – Méthode de vérification critères d'évaluation conditions de l'évaluation	6.2.3.4	EN 14363:2016	4, 5, 7

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 236 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
85	Conicité équivalente – Définition des profils de rail	6.2.3.6	EN 13674-1:2011	Point correspondant <sup>6</sup>
86	Conicité équivalente – Définition des profils de roue	6.2.3.6	EN 13715:2006 +A1:2010	Point correspondant <sup>6</sup>
87	Assemblage d’essieu	6.2.3.7	EN 13260:2009 +A1:2010	3.2.1
88	Essieu monté – Essieux, méthode de vérification	6.2.3.7	EN 13103:2009 +A1:2010 +A2:2012	4, 5, 6
	Essieu monté – Essieux, critères de décision			7
89	Essieu monté – Essieux, méthode de vérification	6.2.3.7	EN 13104:2009 +A1:2010	4, 5, 6
	Essieu monté – Essieux, critères de décision			7
90	Boîte d’essieu/roulements	6.2.3.7	EN 12082:2007 +A1:2010	6
91	Performances du freinage d’urgence	6.2.3.8	EN 14531-1:2005	5.11.3
92	Performances du freinage de service	6.2.3.9	EN 14531-1:2005	5.11.3
93	Dispositif anti-enrayage – Méthode de vérification de la performance	6.2.3.10	EN 15595:2009 +A1:2011	6.4
94	Effets de souffle – Essais en vraie grandeur	6.2.3.13	EN 14067-4:2013	6.2.2.1
	Effets de souffle – Évaluation simplifiée			4.2.4 et tableau 7
95	Variation de pression en tête de train – Méthode de vérification	6.2.3.14	EN 14067-4:2013	6.1.2.1
	Variation de pression en tête de train – DFN			6.1.2.4
	Variation de pression en tête de train – Modèle en mouvement			6.1.2.2
	Variation de pression en tête de train – Méthode d’évaluation simplifiée			4.1.1 et tableau 4
96	Variations de pression maximales – Distance xp entre le portail d’accès et la position de mesure, définitions de $\Delta p_{Fr}$ , $\Delta p_N$ , $\Delta p_T$ , longueur minimale du tunnel	6.2.3.15	EN 14067-5:2006 +A1:2010	Point correspondant <sup>6</sup>

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 237 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
97	Avertisseur sonore – Niveau de pression acoustique	6.2.3.17	EN 15153-2:2013 +A1:2016	5
98	Puissance et courant maximaux absorbés de la ligne aérienne de contact – Méthode de vérification	6.2.3.18	EN 50388:2012 et EN 50388:2012/AC:2013	15.3
99	Facteur de puissance – Méthode de vérification	6.2.3.19	EN 50388:2012 et EN 50388:2012/AC:2013	15.2
100	Comportement dynamique du captage de courant – Essais dynamiques	6.2.3.20	EN 50317:2012 et EN 50317:2012/AC:2012	Point correspondant <sup>6</sup>
101	Pare-brise – Caractéristiques	6.2.3.22	EN 15152:2007	6.2.1 à 6.2.7
102	Résistance structurelle	Appendice C Point C.1	EN 12663-2:2010	5.2.1 à 5.2.4
103	NON UTILISÉ			
104	NON UTILISÉ			
105	NON UTILISÉ			
106	NON UTILISÉ			
107	Paramètres de conception pour les nouveaux profils de roue – Évaluation de la conicité équivalente	6.2.3.6	EN 14363:2016	Annexes O et P
108	Effets de souffle – Exigences	4.2.6.2.1	EN 14067-4:2013	4.2.2.1, 4.2.2.2, 4.2.2.3 et 4.2.2.4
109	Variation de pression en tête de train – Exigences	4.2.6.2.2	EN 14067-4:2013	4.1.2
110	Accouplement d'extrémité – Compatibilité entre unités – Manuel de type UIC	4.2.2.2.3	EN 16839:2017	5, 6 7, 8
111	Ligne d'alimentation unipolaire	4.2.11.6	CLC/TS 50534:2010	Annexe A
112	Protocoles de communication	4.2.12.2	CEI 61375-1 (2012)	Point correspondant <sup>6</sup>
113	Intercirculations – Raccords à bride pour l'intercommunication	6.2.7 bis	EN 16286-1:2013	Annexes A et B
114	Interface physique entre les unités pour la transmission de signaux	6.2.7 bis	UIC 558, janvier 1996	Tableau 2
115	Marquage : longueur hors tampons et alimentation électrique	6.2.7 bis	EN 15877-2:2013	4.5.5.1 4.5.6.3
116	Fonction de géolocalisation embarquée – Exigences	4.2.8.2.8.1	EN 50463-3:2017	4.4

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT</b> <b>LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT</b> <b>DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 238 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

Index n°	PTU/STI		Document normatif	
	Caractéristiques à évaluer	Point	Document n°	Points obligatoires
117	Fonction de mesure de l'énergie – Précision pour la mesure de l'énergie active	4.2.8.2.8.2	EN 50463-2:2017	4.2.3.1 et 4.2.3.4
	Fonction de mesure de l'énergie – Désignations de classe			4.3.3.4, 4.3.4.3 et 4.4.4.2
	Fonction de mesure de l'énergie — Évaluation	6.2.3.19 <i>bis</i>		5.4.3.4.1, 5.4.3.4.2, 5.4.4.3.1, tableau 3, 5.4.3.4.3.1 et 5.4.4.3.2.1
118	Fonction de mesure énergétique : identification du point de consommation – Définition	4.2.8.2.8.3	EN 50463-1:2017	4.2.5.2
119	Protocoles d'interface entre le système embarqué de mesure énergétique et le système de collecte des données au sol – Exigences	4.2.8.2.8.4	EN 50463-4:2017	4.3.3.1, 4.3.3.3, 4.3.4, 4.3.5, 4.3.6 et 4.3.7
120	Fonction de mesure énergétique : coefficient moyen de température de chaque dispositif – Méthode d'évaluation	6.2.3.19 <i>bis</i>	EN 50463-2:2017	5.4.3.4.3.2 et 5.4.4.3.2.2
121	Compilation et traitement des données dans le DHS – Méthode d'évaluation	6.2.3.19 <i>bis</i>	EN 50463-3:2017	5.4.8.3, 5.4.8.5 et 5.4.8.6
122	Système embarqué de mesure d'énergie – Essais	6.2.3.19 <i>bis</i>	EN 50463-5:2017	5.3.3 et 5.5.4

<sup>6</sup> Points de la norme en lien direct avec l'exigence énoncée dans le point de la PTU indiqué dans la colonne 3.

 <b>OTIF</b>	<b>MATÉRIEL ROULANT LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL ROULANT DESTINÉ AU TRANSPORT DE VOYAGEURS</b>		PTU LOC&PAS Page 239 sur 239
	Status : <b>adoptée</b>		Original : EN

## J.2 Documents techniques (consultables sur le site de l'ERA)

		PTU/STI		Document technique de l'ERA	
Index N°	Caractéristiques à évaluer	Points	Réf. Obligatoire Document N°	Points	
1	Interface avec le sous-système « contrôle-commande et signalisation » et les autres sous-systèmes	4.2.3.3.1	ERA/ERTMS/033281 rev 3.0 <sup>57</sup>	3.1 & 3.2	