

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 64**

**16 mai 2008**

---

**Sommaire**

**INTEROPERABILITE FERROVIAIRE**

Règlement grand-ducal du 6 mai 2008 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel ..... page **872**

---

## **Règlement grand-ducal du 6 mai 2008 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matières économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière des transports;

Vu la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire;

Vu la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;

Vu l'article 2(1) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

### *Chapitre I: Objet et définitions*

#### **Art. 1<sup>er</sup>. Objet**

Le présent règlement grand-ducal a pour objet de transposer la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, telles que modifiées par la directive 2004/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 et la Directive 2007/32/CE de la Commission du 1<sup>er</sup> juin 2007 modifiant l'annexe VI de la directive 96/48/CE du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et l'annexe VI de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Il fixe les conditions auxquelles il faut répondre pour réaliser sur le réseau ferré luxembourgeois l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Ces conditions concernent le projet, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ces systèmes, ainsi que les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à leur exploitation et à leur maintenance.

#### **Art. 2. Portée**

Le présent règlement grand-ducal s'applique à tout le système ferroviaire conventionnel et au système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, à l'exception des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant réservés à un usage strictement historique ou touristique, des tramways, des infrastructures ferroviaires privées qui sont utilisées exclusivement par leur propriétaire pour ses propres opérations de transport de marchandises ou des infrastructures qui sont fonctionnellement isolées du reste du système ferroviaire.

#### **Art. 3. Définitions**

Au sens du présent règlement grand-ducal on entend par:

- a) «système ferroviaire transeuropéen», le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le système ferroviaire transeuropéen conventionnel;
- b) «système ferroviaire existant», l'ensemble, constitué par les infrastructures ferroviaires, comprenant les lignes et les installations fixes, du réseau ferré existant, et les matériels roulants de toutes catégories et origines qui parcourent ces infrastructures;
- c) «exigences essentielles», l'ensemble des conditions décrites à l'annexe III des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE auxquelles doivent satisfaire le système ferroviaire transeuropéen, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces;
- d) «spécification européenne», une spécification technique commune, un agrément technique européen ou une norme nationale transposant une norme européenne, tels que définis à l'article 1<sup>er</sup>, points 8 à 12, de la directive 93/38/CEE du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications;
- e) «organismes notifiés», les organismes chargés d'évaluer la conformité ou l'aptitude à l'emploi des constituants d'interopérabilité ou d'instruire la procédure de vérification «CE» des sous-systèmes, tels qu'ils sont définis dans les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
- f) «organismes compétents», les organismes compétents en matière d'évaluation de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage des sous-systèmes constitutifs du système ferroviaire transeuropéen, en cas d'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci;
- g) «réaménagement», travaux importants de modification d'un sous-système ou d'une partie de sous-système améliorant les performances globales du sous-système;
- h) «renouvellement», travaux importants de substitution d'un sous-système ou d'une partie de sous-système ne modifiant pas les performances globales du sous-système;
- i) «substitution dans le cadre d'un entretien», le remplacement de composants par des pièces de fonction et performances identiques dans le cadre d'un entretien préventif ou correcteur;

- j) «mise en service», l'ensemble des opérations par lesquelles un sous-système est mis en état de fonctionnement nominal;
- k) «paramètre fondamental», toute condition réglementaire, technique ou opérationnelle, critique au plan de l'interopérabilité et qui doit faire l'objet d'une décision ou d'une recommandation selon la procédure visée à l'article 21, paragraphe 2, des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE avant la mise au point des projets complets de STI;
- l) «cas spécifique», toute partie du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse qui nécessite des dispositions particulières, temporaires ou définitives, dans les STI, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d'environnement urbain ou de cohérence vis-à-vis du système existant. Ceci peut comprendre notamment les cas des lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du territoire de la Communauté européenne, le gabarit, l'écartement des rails ou l'espace entre les voies;
- m) «Administration des chemins de fer», l'administration publique instituée comme organisme national chargé des tâches relatives à la sécurité des chemins de fer conformément à la directive 2004/49/CE;
- n) «bureau technique», bureau chargé par un organisme notifié ou un organisme compétent pour vérifier la conformité d'un constituant ou d'un sous-système du système ferroviaire.

#### Chapitre II: Généralités

#### **Art. 4. Attributions de l'Administration des Chemins de Fer**

Le membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, appelé ci-après le Ministre, est désigné comme autorité compétente pour exercer les attributions résultant pour le Grand-Duché de Luxembourg de l'application des directives 96/48/CE et 2001/16/CE précitées.

En matière d'interopérabilité ferroviaire, l'Administration des Chemins de Fer exerce au moins les attributions suivantes:

- a) autoriser la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire transeuropéen conformément à l'article 14 des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE susmentionnées et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;
- b) vérifier que les constituants d'interopérabilité sont conformes aux exigences essentielles fixées par l'article 12 des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE;
- c) autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI;
- d) veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l'article 14 des directives modifiées 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour.

#### **Art. 5. Sous-systèmes et constituants d'interopérabilité munis de la déclaration «CE»**

A compter de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal et des STI y relatives, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire veillera à n'utiliser, dans le cadre des activités visées à l'article 1<sup>er</sup> que des sous-systèmes et des constituants d'interopérabilité munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi répondant à l'Annexe IV des directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE.

A compter de l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal et des STI y relatives, les entreprises ferroviaires qui mettent en service des trains sur le réseau ferré national n'utiliseront que des sous-systèmes et des constituants d'interopérabilité munis de la déclaration «CE» en relation avec le matériel roulant ferroviaire qu'elles mettent nouvellement en service.

Sous réserve de l'accord écrit préalable de l'Administration des Chemins de Fer, cette exigence n'est pas donnée en cas de circulation d'un train sur le réseau ferré national à des fins d'essai ou de démonstration.

#### **Art. 6. Vérification de l'interopérabilité**

Sont considérés comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant, les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ou à grande vitesse qui sont munis de la déclaration «CE» de vérification. La vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système de nature structurelle constitutif du système ferroviaire transeuropéen conventionnel ou à grande vitesse est établie par référence aux STI si celles-ci existent.

Les sous-systèmes et constituants d'interopérabilité munis de la déclaration «CE» doivent être utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et être installés et entretenus convenablement.

Les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité qui interviennent dans l'infrastructure ferroviaire et la circulation des trains sur le réseau ferré national doivent répondre aux spécifications techniques d'interopérabilité en abrégées «STI», prévues par le droit communautaire.

### Chapitre III: Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)

#### Art. 7. STI

Chaque sous-système fait l'objet d'une STI.

Dans le cas où cela s'avère nécessaire, notamment pour traiter séparément les catégories de lignes, de nœuds ou de matériel roulant, ou pour résoudre certains problèmes d'interopérabilité en priorité, un sous-système peut faire l'objet de plusieurs STI.

La conformité des sous-systèmes aux STI doit être maintenue en permanence au cours de l'usage de chaque sous-système.

Les STI ne font pas obstacle à l'utilisation des infrastructures pour la circulation des matériels roulants non visés par les STI.

#### Art. 8. Dérogations

Dans l'intérêt de la compatibilité et de la cohérence des critères d'aménagement et d'exploitation du réseau ferré national et des relations transfrontalières conventionnelles y prenant leur départ ou y aboutissant, il peut être dérogé aux dispositions de l'article 1<sup>er</sup> dans les conditions suivantes:

- a) pour un projet de ligne nouvelle, de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante ou pour tout autre élément visé aux Annexes I respectivement de la directive 96/48/CE ou 2001/16/CE précitée, se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;
- b) pour un projet de renouvellement ou de réaménagement de ligne existante lorsque le gabarit, l'écartement ou l'entraxe des voies, ou la tension électrique prévus par ces STI sont incompatibles avec ceux de la ligne existante;
- c) pour tout projet concernant le renouvellement, l'extension ou le réaménagement d'une ligne existante, lorsque l'application de ces STI compromet la viabilité économique du projet et/ou la cohérence du système ferroviaire luxembourgeois;
- d) pour tout projet concernant la construction du matériel roulant se trouvant à un stade avancé de développement ou faisant l'objet d'un contrat en cours d'exécution lors de la publication de ces STI;
- e) lorsque, à la suite d'un accident ou d'une catastrophe naturelle, les conditions de rétablissement rapide du réseau ne permettent pas économiquement ou techniquement l'application partielle ou totale des STI correspondantes;
- f) pour des wagons en provenance ou à destination d'un pays tiers à l'Union Européenne dont l'écartement des voies est différent de celui de la principale partie du réseau ferroviaire communautaire.

Le gestionnaire de l'infrastructure ou les entreprises ferroviaires peuvent formuler des propositions de dérogation aux STI dans les cas visés ci-dessus. Le dossier doit être adressé à l'Administration des Chemins de Fer.

L'Administration des Chemins de Fer formule un avis dans un délai de trois mois à compter de son introduction et le transmet au ministre. Ce délai peut être prorogé d'un délai de six mois, non renouvelable.

Préalablement à l'application de la dérogation sur décision du Ministre, celui-ci notifie la proposition à la Commission européenne et communique à celle-ci un dossier présentant les STI ou les parties de STI qu'il souhaite ne pas voir appliquées, ainsi que les spécifications correspondantes qu'il souhaite appliquer.

La dérogation proposée pour les cas mentionnés ci-dessus sous b), c), et f) ne s'appliquera qu'avec l'accord de la Commission européenne pour sa mise en œuvre.

#### Art. 9. Procédure en cas de non-satisfaction des STI aux exigences essentielles

Lorsqu'il est porté à la connaissance du Ministre par l'Administration des Chemins de Fer que des STI ne satisfont pas aux exigences essentielles, le Ministre en informe la Commission européenne de sorte à ce que le retrait partiel ou total de ces spécifications des publications où elles sont inscrites, ou leur amendement, puisse être décidé dans les formes et selon les procédures prévues à cet effet par les directives modifiées 96/48/CE et 2001/16/CE et par la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques.

#### Art. 10. Normes et spécifications techniques en usage sur le réseau ferré luxembourgeois

En l'absence de STI et en vue de l'adoption du référentiel des règles techniques qui assurent le degré actuel d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, l'Administration des Chemins de Fer est responsable de la transmission au Ministre des informations afférentes concernant le réseau ferré luxembourgeois et le matériel roulant qui est exploité par des entreprises ferroviaires titulaires d'un certificat de sécurité délivré par les autorités luxembourgeoises et qui empruntent ce réseau.

Sur proposition de l'Administration des Chemins de Fer, le Ministre arrête la liste des normes et spécifications techniques en usage sur le réseau ferré luxembourgeois pour l'application des exigences essentielles et en informe la Commission européenne et les autres Etats Membres.

*Chapitre IV: Mise sur le marché des constituants d'interopérabilité*

**Art. 11. Constituants d'interopérabilité**

Les constituants d'interopérabilité ne peuvent être mis sur le marché que s'ils permettent de réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen, et ce en satisfaisant aux exigences essentielles.

Ils sont utilisés dans leur domaine d'emploi conformément à leur destination et sont installés et entretenus selon les règles de l'art.

Sur proposition de l'Administration des Chemins de Fer, le Ministre fixe les modalités d'introduction de la demande et la procédure de mise sur le marché des constituants d'interopérabilité.

**Art. 12. Conformité des constituants d'interopérabilité**

Un constituant d'interopérabilité est présumé satisfaire aux exigences essentielles lorsqu'il est conforme aux conditions fixées par les STI le concernant ou aux spécifications européennes particulières édictées pour satisfaire à ces conditions.

Les constituants d'interopérabilité sont considérés comme conformes aux exigences essentielles lorsqu'ils sont munis de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi.

La déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi accompagne les constituants d'interopérabilité suite à la procédure d'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi indiquée dans la STI correspondante.

**Article 13. Déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité**

Pour établir la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité, le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union Européenne applique les dispositions prévues par les STI le concernant. La conformité d'un constituant d'interopérabilité aux exigences essentielles et, le cas échéant, son aptitude à l'emploi s'apprécient par rapport aux conditions prévues par les STI ou la spécification européenne existante correspondante.

Lorsque des constituants d'interopérabilité font l'objet d'autres dispositions communautaires portant sur d'autres aspects, la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi indique, dans ce cas, que les constituants d'interopérabilité répondent également aux exigences en question.

Lorsque ni le fabricant, ni son mandataire établi dans l'Union Européenne n'ont satisfait aux obligations qui précèdent, ces obligations incombent à toute personne qui met sur le marché luxembourgeois le constituant d'interopérabilité. Les mêmes obligations s'appliquent au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et aux entreprises ferroviaires empruntant le réseau luxembourgeois lorsque ceux-ci assemblent des constituants d'interopérabilité ou une partie des constituants d'interopérabilité d'origines diverses ou fabriquent les constituants d'interopérabilité pour leur propre usage.

Lorsque les STI l'imposent, l'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité est instruite par l'organisme notifié auprès duquel le fabricant ou son mandataire établi dans un Etat Membre de l'Union Européenne a introduit une demande.

**Art. 14. Etablissement d'une déclaration «CE» de vérification**

1. En vue d'établir la déclaration «CE» de vérification, l'entité adjudicatrice ou son mandataire invite l'organisme notifié qu'elle a choisi à cet effet à engager la procédure de vérification «CE» indiquée à l'Annexe VI des directives 96/48/CE et 2001/16/CE précitées.
2. La mission de l'organisme notifié, chargé de la vérification «CE» d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service du sous-système. Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre, en se basant sur les informations disponibles dans la STI concernée et dans les registres prévus par le présent règlement grand-ducal. L'organisme notifié est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration «CE» de vérification. Ce dossier technique contient tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il contient également tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.
3. Les prestations à fournir par l'organisme notifié, les bureaux techniques agréés et le gestionnaire d'infrastructure ainsi que les épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du fabricant ou de son mandataire. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme notifié, les bureaux techniques agréés et le gestionnaire d'infrastructure.
4. Lorsqu'il est porté à la connaissance du Ministre qu'une déclaration CE de conformité a été établie indûment, le fabricant ou son mandataire établi dans l'Union Européenne sont tenus, à la demande du Ministre, de remettre le constituant d'interopérabilité en conformité et de faire cesser la non-conformité constatée, sans préjudice de la faculté du Ministre de recourir aux mesures prévues par l'article 16 paragraphe 1.

**Art. 15. Vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques**

En absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci, l'entité adjudicatrice ou son mandataire fait instruire à ses frais la procédure de vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage visée à l'article 14 par un organisme compétent.

La mission de l'organisme compétent chargé de la vérification de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage d'un sous-système, commence au stade du projet et couvre toute la période de construction jusqu'au stade de la réception avant la mise en service.

Elle couvre également la vérification des interfaces du sous-système en question par rapport au système dans lequel il s'intègre.

L'organisme compétent est responsable de la constitution du dossier technique devant accompagner la déclaration de la conformité aux normes et spécifications techniques en usage. Ce dossier technique doit contenir tous les documents nécessaires relatifs aux caractéristiques du sous-système ainsi que, le cas échéant, toutes les pièces attestant la conformité des constituants d'interopérabilité. Il doit aussi contenir tous les éléments relatifs aux conditions et limites d'utilisation, aux consignes d'entretien, de surveillance continue ou périodique, de réglage et de maintenance.

Les prestations à fournir par l'organisme compétent, les bureaux techniques agréés et le gestionnaire d'infrastructure ainsi que les épreuves et vérifications de conformité afférentes, sont à charge du fabricant ou de son mandataire. Elles sont facturées à celui-ci par l'organisme compétent, les bureaux techniques agréés et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

#### **Art. 16. Non-satisfaction d'un constituant d'interopérabilité aux exigences essentielles**

1. Lorsqu'il est porté à la connaissance du Ministre par l'Administration des Chemins de Fer qu'un constituant d'interopérabilité, muni de la déclaration «CE» de conformité ou d'aptitude à l'emploi, mis sur le marché et utilisé conformément à sa destination, risque de ne pas satisfaire aux exigences essentielles, le Ministre, sur avis de l'Administration des Chemins de Fer, peut prendre toutes les mesures utiles pour restreindre son domaine d'application ou pour en interdire l'emploi ou pour le retirer du marché. Le Ministre informe immédiatement la Commission Européenne des mesures prises et indique les raisons de sa décision, en précisant notamment si la non-conformité résulte:
  - a) d'un non-respect des exigences essentielles;
  - b) d'une mauvaise application des spécifications européennes pour autant que l'application de ces spécifications soit invoquée;
  - c) d'une insuffisance des spécifications européennes.
2. Excepté les cas où la circulation ferroviaire est mise en péril ou les normes et règles de sécurité imposées par d'autres réglementations ferroviaires sont violées, l'Administration des Chemins de Fer ne peut pas interdire, restreindre ou entraver:
  - la mise sur le marché des constituants d'interopérabilité qui répondent aux dispositions des directives d'interopérabilité, ou
  - la construction, la mise en service ou l'exploitation sur le réseau ferré national de sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen qui satisfont aux exigences essentielles telles que définies à l'article 2 sous e) des directives d'interopérabilité.

En particulier, il ne peut pas être exigé de vérifications qui ont déjà été effectuées dans le cadre de la procédure donnant lieu à la déclaration «CE» de vérification dont les éléments sont donnés aux Annexes IV et V des directives d'interopérabilité.

#### *Chapitre V: Mise en service des sous-systèmes*

#### **Art. 17.**

1. L'Administration des Chemins de Fer autorise la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen conventionnel qui sont implantés ou exploités sur le réseau ferroviaire luxembourgeois. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel ne peuvent être mis en service que s'ils sont conçus, construits et installés de façon à ne pas compromettre le respect des exigences essentielles les concernant. L'Administration des Chemins de Fer vérifie la compatibilité avec le système dans lequel ils s'intègrent.
2. Les sous-systèmes de nature structurelle constitutifs du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel sont considérés comme interopérables et conformes aux exigences essentielles les concernant quand ils sont munis de la déclaration «CE» de vérification définie à l'annexe V des directives interopérabilité. La vérification de l'interopérabilité dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système est établie par référence aux STI lorsqu'elles existent.
3. En absence de STI, y compris lorsqu'une dérogation a été notifiée en application de l'article 8, la vérification de l'interopérabilité, dans le respect des exigences essentielles, d'un sous-système est établie par référence aux normes et spécifications techniques en usage visées à l'article 10.
4. Un règlement grand-ducal pris sur proposition de l'Administration des Chemins de Fer fixe la procédure et les modalités d'introduction de la demande de mise en service. Cette demande doit être accompagnée d'une attestation de conformité technique du dossier émanant de l'organisme notifié.
5. A ces fins, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire qui propose la mise en service d'un sous-système déterminé doit certifier que toutes les mesures appropriées ont été prises pour que ces sous-

systèmes soient conçus, construits et installés de façon à satisfaire aux exigences essentielles les concernant, lorsqu'ils sont intégrés dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel ou à grande vitesse. En particulier, la cohérence de ces sous-systèmes avec le système dans lequel ils s'intègrent doit être établie. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'entreprise ferroviaire doivent également s'engager à vérifier lors de la mise en service des sous-systèmes et régulièrement par après, que ceux-ci sont exploités et maintenus en conformité avec les exigences essentielles les concernant.

6. Dans le cas d'un sous-système qui a déjà été mis en service dans un autre Etat, l'Administration des Chemins de Fer applique dans la mesure du possible et sans réduire le niveau global de sécurité le principe de la reconnaissance mutuelle.
7. Dans le cas d'un renouvellement ou d'un réaménagement, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire introduisent auprès de l'Administration des Chemins de Fer un dossier décrivant le projet, en tenant compte de la stratégie de mise en œuvre indiquée dans la STI applicable. L'Administration des Chemins de Fer décide, si l'importance des travaux justifie la nécessité d'une nouvelle autorisation de mise en service. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou l'entreprise ferroviaire doivent demander une nouvelle autorisation de mise en service au sens du présent règlement, chaque fois que le niveau global de sécurité peut être affecté par les travaux envisagés. Si une nouvelle autorisation est requise, l'Administration des Chemins de Fer décide de la mesure dans laquelle les STI doivent être appliquées. L'Administration des Chemins de Fer informe le Ministre de sa décision. Le Ministre notifie cette décision à la Commission européenne et aux Etats membres.
8. Lorsque l'Administration des Chemins de Fer autorise la mise en service de matériel roulant, celle-ci attribue un code alphanumérique à chaque véhicule. Ce code doit être apposé sur chaque véhicule et figurer dans un registre national conformément à l'article 19.  
En cas de matériel roulant mis en service pour la première fois dans un pays tiers à l'Union européenne, l'Administration des Chemins de Fer peut accepter des véhicules clairement identifiés selon un système de codification différent. Toutefois, l'Administration des Chemins de Fer veille à ce que les données suivantes soient reprises dans le registre visé à l'article 21:
  - a) l'identification du propriétaire du véhicule ou de son locataire;
  - b) les restrictions éventuelles concernant l'utilisation du véhicule;
  - c) les données pertinentes en matière de sécurité applicables au programme d'entretien du véhicule.
9. Lorsque l'Administration des Chemins de Fer constate qu'un sous-système de nature structurelle, muni de la déclaration «CE» de vérification accompagnée du dossier technique ne satisfait pas entièrement aux dispositions du présent règlement grand-ducal, elle peut exiger, sans préjudice des mesures prévues à l'article 16, la réalisation de vérifications complémentaires.

#### *Chapitre VI: Organismes notifiés, Organismes compétents et Bureaux techniques*

#### **Art. 18. Désignation et charges des organismes notifiés**

1. Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe VII des directives d'interopérabilité, le Ministre peut désigner un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés «organismes notifiés». Ces organismes notifiés sont chargés:
  - a) d'instruire l'évaluation de la conformité et de l'aptitude à l'emploi d'un constituant d'interopérabilité en vue de l'établissement de la déclaration «CE», lorsque les STI exigent cette évaluation par un organisme notifié et qu'un fabricant ou son mandataire, établi dans un Etat membre de l'Union Européenne, en font la demande;
  - b) d'instruire la procédure de vérification «CE» en vue d'établir la déclaration «CE» de vérification des sous-systèmes de nature structurelle et de constituer le dossier technique afférent, prévu à l'Annexe VI des directives d'interopérabilité;
  - c) de procéder à des vérifications complémentaires sur la conformité et l'aptitude à l'emploi d'un sous-système que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou une entreprise ferroviaire entend utiliser sur un tronçon du réseau luxembourgeois, sans que ce sous-système réponde entièrement aux dispositions des directives d'interopérabilité.
2. Le Ministre notifie à la Commission Européenne et aux autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union Européenne les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée à l'Article 13 et la procédure de vérification visée à l'Article 14, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence et le numéro d'identification obtenu au préalable auprès de la Commission.  
L'évaluation du ou des organismes de notification interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe VII des directives d'interopérabilité; les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.
3. Le Ministre peut retirer à un organisme notifié qui ne satisfait plus aux critères visés à l'Annexe VII des directives d'interopérabilité la mission dont il l'a chargé. Il en informe immédiatement la Commission Européenne et les autres Etats membres de l'Union Européenne.  
Si le Ministre estime qu'un organisme notifié par un autre Etat membre de l'Union Européenne ne satisfait pas aux critères précités il en informe la Commission Européenne.

### **Art. 19. Désignation et charges des organismes compétents**

1. Sous réserve de répondre aux critères minimaux prévus par l'Annexe VII des directives d'interopérabilité, le Ministre peut désigner un ou plusieurs organismes qualifiés et indépendants, ci-après dénommés «organismes compétents».

Ces organismes compétents sont chargés d'évaluer la conformité aux normes et spécifications techniques nationales en usage pour les constituants et les sous-systèmes du système ferroviaire transeuropéen, en cas d'absence de STI ou en cas de dérogations à celles-ci.

2. Les organismes chargés d'effectuer la procédure d'évaluation de la conformité ou de l'aptitude à l'emploi visée au paragraphe 1 de l'article 18 sont agréés par le Ministre, sur avis de l'Administration des Chemins de Fer, en indiquant pour chacun d'eux son domaine de compétence.

L'évaluation du ou des organismes compétents interviennent sur base des critères prévus à l'Annexe VII des directives d'interopérabilité; les organismes qui satisfont aux critères d'évaluation prévus dans les normes européennes pertinentes sont présumés répondre auxdits critères.

3. Le Ministre peut retirer à un organisme compétent qui ne satisfait plus aux critères visés à l'Annexe VII des directives d'interopérabilité la mission dont il l'a chargé.

### **Art. 20. Bureaux techniques**

En vue de l'accomplissement des missions qui leur seront dévolues en vertu du présent règlement grand-ducal, les organismes notifiés et les organismes compétents peuvent avoir recours, en cas de besoin, à des bureaux techniques.

Les bureaux techniques exerceront leur mandat sous la responsabilité et le contrôle respectivement d'un organisme notifié et d'un organisme compétent.

Les bureaux techniques devront, en vue de leur agrément, établir qu'ils répondent aux exigences de l'Annexe VII des directives d'interopérabilité. Ils devront en outre pouvoir, à tout moment, en justifier pendant la durée intégrale de leur mandat.

Il peut être procédé à des essais des sous-systèmes sur le réseau ferré luxembourgeois. Les modalités de ces essais sont fixées en concertation avec l'organisme et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

## *Chapitre VII: Registres*

### **Art. 21.**

1. Les registres de l'infrastructure et du matériel roulant présentent, pour chaque sous-système ou partie de sous-système concernés, les caractéristiques principales et leur concordance par rapport aux caractéristiques prescrites par les STI applicables conformément aux indications prévues à ces fins par les STI.
2. Les registres de l'infrastructure sont tenus à jour par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les registres du matériel roulant immatriculé au Grand-Duché de Luxembourg par l'Administration des Chemins de Fer. Ils en tiennent informé le Ministre en vue de la publication et de la mise à jour de ces registres au Mémorial B en début de chaque année. Une copie de ces publications est adressée à la Commission Européenne et aux autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union Européenne.
3. Le registre national du matériel immatriculé tient compte des spécifications communes du registre du matériel roulant adoptées par la Commission Européenne. Le registre est tenu à jour et mis à jour par l'Administration des Chemins de Fer. Le registre est accessible à l'entité d'enquête. Il est également accessible aux organismes de contrôle concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, à l'Agence, aux autorités nationales de sécurité des autres Etats membres, aux entreprises ferroviaires et au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

## *Chapitre VIII: Dispositions transitoires*

### **Art. 22.**

En attendant la mise en place de l'Administration des Chemins de Fer, les attributions de l'Administration des Chemins de Fer dont question aux articles 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 16, 17, 19 et 21 sont assurées par la direction «Gestion Réseau» de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

## *Chapitre IX: Dispositions abrogatoires*

### **Art. 23.**

Le présent règlement grand-ducal abroge le règlement grand-ducal du 24 avril 2000 portant transposition de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et le règlement grand-ducal du 6 juin 2003 portant transposition de la directive 2001/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

*Chapitre X: Dispositions finales*

**Art. 24. Langues de correspondance**

Toute correspondance et tout dossier à adresser aux autorités luxembourgeoises doivent être rédigés en langue luxembourgeoise, française ou allemande.

**Art. 25. Formule exécutoire**

Le Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre des Transports,*  
**Lucien Lux**

Palais de Luxembourg, le 6 mai 2008.  
**Henri**

Dir. 1996/48/CE