



ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

Document « Procédures »

Vérification de la compatibilité de véhicules ferroviaires
par rapport aux installations fixes du réseau ferré luxembourgeois

Réalisation de parcours de mesures et de vérification

Edition 01

Etabli :	Vérifié :	Approuvé :
04/11/2014	04/11/2014	04/11/2014
		
KETTELS Paul CCS	MANGEN Claude AMM	Marc OESTREICHER Directeur



Suivi des modifications

Edition	Objet
01	Première édition

Sommaire

- Suivi des modifications
- Sommaire
- Objet
- Documents de référence
- Les règles techniques nationales notifiées / Notified National Technical Rules (NNTR)
- Obligations des parties engagées
- Réalisation d'un programme de mesures et de vérifications - Les différentes étapes
- Circulation d'un ou de véhicules sur le réseau ferré luxembourgeois pendant les campagnes de mesure et de vérification
- Disponibilité du réseau ferré luxembourgeois
- Les attributions de l'utilisateur de l'infrastructure ferroviaire nationale
- L'engagement du gestionnaire d'infrastructure



Vérification de la compatibilité de véhicules ferroviaires par rapport aux installations fixes du réseau ferré luxembourgeois

Réalisation de parcours de mesures et de vérifications

Objet

L'Administration des chemins de fer (ACF) arrête et publie par l'intermédiaire du présent document les principes, les contraintes et les obligations des différents intervenants engagés dans la réalisation de parcours de mesures et de vérifications ayant pour objet la constatation de la compatibilité de véhicules ferroviaires ou de sous-systèmes embarqués par rapport aux installations fixes du réseau ferré luxembourgeois.

Sur base des différents textes légaux, le présent document donne des précisions par rapport aux dispositions réglementaires.

Les dispositions du présent document sont impérativement à respecter dans le cadre de procédures engageant l'ACF.

Une évaluation de la conformité de sous-systèmes / de véhicules par rapport aux critères techniques vis-à-vis de l'ACF relève exclusivement de la compétence d'organismes respectivement notifiés et compétents.

Documents de référence

Les dispositions arrêtées ci-après fondent sur les différents textes communautaires et nationaux :

- Directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 sur la sécurité ferroviaire et les modifications apportées à cette directive
- Directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, et les modifications apportées à cette directive
- Directive 2008/57/CE du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté et les modifications apportées à cette directive
- Décision 2009/965/CE de la Commission du 30 novembre 2009 relative au document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE



- Décision 2010/713/UE de la Commission du 09 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
- Décision 2011/155/UE de la Commission du 09 mars 2011 relative à la publication et à la gestion du document de référence visé à l'article 27, paragraphe 4, de la directive 2008/57/CE
- Règlement CE 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques visée à l'article 6, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/49/CE Ce règlement est abrogé avec effet au 21 mai 2015 et remplacé par le « 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 ».
- Loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation
- Loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire
- Règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire
- Règlement grand-ducal du 16 août 2010 ayant pour objet la certification des conducteurs de train
- Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité de la Belgique, des Pays-Bas, de la France, du Luxembourg, de la Suisse et de l'Espagne
- Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité de la Belgique, de l'Allemagne et du Luxembourg
- Recommandation 2011/217/EU du 29 mars 2011 relative à l'autorisation de mise en service de sous-systèmes de nature structurelle et de véhicules conformément à la directive 2008/57/CE
- Document Référence Réseau (DRR) publié par l'ACF



Les règles techniques nationales notifiées / Notified National Technical Rules (NNTR)

En référence à l'article 17 de la Directive 2008/57/CE, le Luxembourg a établi, pour chaque sous-système, une liste des règles techniques en usage pour l'application des exigences essentielles. Ces règles sont publiées au « Reference Document part 2 : Luxembourg » sur le site de l'Agence Ferroviaire Européenne (ERA) (www.era.europa.eu)

Certains des critères à respecter sur le réseau ferré luxembourgeois relèvent de la compétence du gestionnaire du réseau (GI). Le document « Compatibilité de véhicules ferroviaires avec les installations fixes du réseau ferré luxembourgeois – Spécifications techniques de compatibilité (réf. GI.II.STC-VF) » établi par le GI traite des spécifications techniques générales, des spécifications techniques liées aux « courants perturbateurs et champs EM rayonnés » et des critères d'acceptation de véhicules sur les lignes du réseau ferré national équipées de l'ETCS. Ce document est publié sur le site internet de l'ACF (www.railinfra.lu).

Obligations des parties engagées

En principe, toute nouvelle décision relative à une autorisation de mise en service de véhicules sur le réseau ferré luxembourgeois est de la compétence de l'ACF. Seuls les wagons répondant à tous les critères des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et qui ont déjà été autorisés dans un autre pays de la communauté présentent à l'heure actuelle une exception à ce principe.

Les procédures appliquées sont arrêtées et publiées au « Reference Document part 3 : Luxembourg – National legal framework applied in conjunction with the autorisation of railway vehicles in accordance to art.27 of Directive 2008/57/CE in Luxembourg » (www.era.europa.eu).

En ce qui concerne les organismes notifiés, les organismes compétents (ou designated bodies DeBo) et les bureaux techniques, les dispositions des articles 29, 30 et 31 du RGD du 1^{er} juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire sont à respecter. Une liste des organismes compétents agréés est publiée sur le site de l'ACF.

Nonobstant des tâches et responsabilités leurs attribuées en vertu des différents textes légaux, le terme « organisme chargé de l'évaluation » utilisé ci-après s'applique aux organismes notifiées et aux organismes compétents.

En référence à l'article 15 § 7 du RGD précité, l'ACF ne procède qu'à une vérification des dossiers concernant la mise en service de sous-systèmes. Les organismes chargés de l'évaluation et les requérants restent responsables de la conformité du sous-système, y compris les véhicules, par rapport aux exigences techniques et critères imposés.



Réalisation d'un programme de mesures et de vérifications - Les différentes étapes

Dans une première étape, l'organisme chargé de l'évaluation doit analyser la conception du sous-système / du véhicule et arrêter, en concertation avec le constructeur et le cas échéant avec le futur détenteur, les différentes configurations techniques possibles et retenues pour une exploitation du sous-système / véhicule sur le réseau ferré luxembourgeois.

En fonction du sous-système concerné il revient à l'organisme chargé de l'évaluation :

- d'identifier le cadre dans lequel sera exploité le sous-système ou le véhicule,
- d'analyser les caractéristiques liées à la signature électromagnétique du véhicule / sous-système,
- d'identifier tous les points critiques qui pourraient éventuellement se présenter au niveau de la compatibilité du véhicule / sous-système avec les infrastructures du réseau ferré luxembourgeois,
- de définir les intervenants (bureaux techniques) et l'équipement de mesure à mettre en place pour réaliser la campagne de mesure,
- de préciser les procédures d'évaluation appliquées, et
- d'esquisser les besoins en parcours de mesures et de vérification.

Sur base de ces éléments, l'organisme chargé de l'évaluation doit établir :

- un dossier technique (voir Document GI.II.STC-VF, Livre 1, Appendice VII), et
- un « programme de mesures et de vérification » à réaliser sur le réseau ferré luxembourgeois.

Dans une seconde étape, le requérant et l'organisme chargé de l'évaluation contactent le gestionnaire de l'infrastructure et lui présentent le dossier technique relatif à la conception du sous-système / véhicule et le programme de mesure et de vérification.

Sur base de ces documents, le GI définit, en concertation avec l'organisme chargé de l'évaluation, le suivi chronologique des différentes mesures et vérifications ainsi que les différentes configurations applicables aux installations fixes du réseau.

Il est précisé que la réalisation de parcours de mesures et de vérification concernant l'équipement contrôle-commande et signalisation embarqué (ETCS ou système class B, radio sol-train) demande au préalable la constatation de la conformité du véhicule concerné par rapport aux critères arrêtés dans le livre I du document référence GI-II.STC-VF.

Dans une troisième étape, l'organisme chargé de l'évaluation finalise le « programme de mesures et de vérification » à réaliser. Ce programme renseigne de façon précise sur les parcours à effectuer et les différentes configurations à appliquer aux sous-systèmes (sol/bord) et véhicule(s).

Le GI valide les parties du programme relevant de sa compétence.

Ce programme est présenté à l'ACF (voir RGD du 1^{er} juin 2010, article 23, paragraphe 6) avant le début de la campagne de mesure et de vérification.



Conformément aux dispositions du RGD du 1^{er} juin 2010, le gestionnaire d'infrastructure, en concertation avec le demandeur, doit tout mettre en œuvre pour que les essais puissent avoir lieu dans un délai de trois mois à partir de la date du dépôt du programme arrêtant les mesures et vérifications à réaliser. Le cas échéant, l'Administration des chemins de fer prend des mesures afin que les essais aient lieu.

L'organisme chargé de l'évaluation doit informer le gestionnaire de l'infrastructure sur les résultats des mesures et les conclusions y relatives retenues.

Les rapports et certificats établis par les organismes chargés de la vérification sont des éléments-clés du dossier technique. Conformément aux dispositions de la Directive 2008/57/CE (annexe VI), les rapports font partie du dossier technique joint à la déclaration de vérification établie par le requérant.

Circulation d'un ou de véhicules sur le réseau ferré luxembourgeois pendant les campagnes de mesure et de vérification

L'Administration des chemins de fer (ACF) ne prononce une autorisation de mise en service (AMS) pour un véhicule ou un sous-système qu'en application des procédures publiées au « National Legal Framework ». En conséquence, une décision de l'ACF à titre d'autorisation de mise en service ne pourra être prononcée qu'après que la conformité du véhicule / sous-système par rapport aux infrastructures du réseau a été constatée.

Afin de régulariser la circulation sur le réseau ferré luxembourgeois d'un ou de véhicules non couverts par une AMS pour une campagne de mesure et de vérification, le gestionnaire de l'infrastructure peut accepter à titre exceptionnel et pour une durée déterminée la circulation de véhicules concernés.

Sur initiative d'un requérant pour une mise en service d'un ou d'une série de véhicules, le GI arrête sa décision d'acceptation moyennant un document intitulé « Acceptation sur le réseau ferré luxembourgeois (ARFL) ». Ce document, valable pour une durée déterminée, renseigne sur les caractéristiques techniques du ou des véhicules, les conditions de circulation et les restrictions à respecter.

Le GI adresse une copie du document ARFL à la « Division Sillons » de l'ACF pour information.

Pour la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferré luxembourgeois, les dispositions du Règlement grand-ducal du 16 août 2010 ayant pour objet la certification des conducteurs de train s'appliquent.



Disponibilité du réseau ferré luxembourgeois

Compte tenu de la conception, de la capacité et de la disponibilité de l'Infrastructure, les plages horaires disponibles pour la réalisation de parcours de mesures se trouvent très limitées. En conséquence tout au plus 2 campagnes de mesures (couvrant l'ensemble des critères à vérifier) ne peuvent être garanties par période horaire annuelle.

Il est donc indispensable que les requérants de parcours de mesures communiquent leurs projets par l'intermédiaire d'un utilisateur de l'infrastructure ferroviaire nationale reconnu le plus tôt possible aux autorités en application des dispositions réglementaires imposées. Voir à ce sujet la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et les dispositions publiées au « Document de Référence du Réseau (DRR) ».

Cette demande doit avoir lieu avant le mois d'avril de l'année en cours (pour la date précise voir le DRR) pour des parcours à réaliser au courant de la période horaire annuelle suivante. Cette échéance non respectée, toute attribution de sillon nécessaire pour la réalisation de parcours de mesures ne se fera que sur base de négociations du requérant avec les utilisateurs de l'Infrastructure (EFs et GI) concernés des éventuelles entraves générées.

Les attributions de l'utilisateur de l'infrastructure ferroviaire nationale

Conformément aux dispositions de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire (article 20bis de la loi modifiée du 11 juin 1999), l'allocation et l'utilisation d'un sillon ne peut être accordée qu'à des utilisateurs de l'infrastructure qui sont détenteurs d'un certificat ou agrément de sécurité valable sur l'infrastructure ferroviaire nationale.

Il en résulte que tout requérant doit, pour autant qu'il ne réponde pas à ces critères, demander l'appui à une entité (entreprise ferroviaire ou gestionnaire d'infrastructure) répondant à ces critères pour la commande de sillons.

Il est évident que cette même entité doit apporter son appui au requérant pour la réalisation des parcours de mesures, dont la mise à disposition du personnel de conduite, l'acheminement et le garage du matériel en essai, la coordination des essais avec le gestionnaire de l'infrastructure et le respect du cadre réglementaire.



L'engagement du gestionnaire d'infrastructure

Afin de garantir toute indépendance et impartialité dans l'enregistrement et l'évaluation des données du côté des installations fixes du réseau, l'engagement du et l'appui par le gestionnaire d'infrastructure se limite aux éléments suivants :

- mise à disposition des infrastructures,
- encadrement (du point de vue sécurité et gestion du trafic) du personnel agissant pour et sous la responsabilité de l'organisme chargé de l'évaluation, et
- définition des différentes configurations applicables aux sous-systèmes côté infrastructure pour les mesures et vérifications à réaliser.

Certaines mesures et vérifications doivent être effectuées sur des installations actives faisant partie intégrante des équipements de contrôle-commande et signalisation (CCS) du réseau. Pour la réalisation de ces mesures, le GI met à disposition du requérant le personnel technique compétent, notamment pour garantir l'accès aux installations de sécurité en question, et des agents d'exploitation technique pour assurer les démarches nécessaires, en conformité avec les dispositions du « Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) ».

La réalisation des mesures revient aux organismes chargés de l'évaluation ou aux bureaux techniques travaillant sous la responsabilité d'un organisme précité.
