



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Département des transports

Administration des chemins de fer

Rapport annuel 2009

de l'Administration des Chemins de Fer

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

Boîte postale 1401
L-1014 Luxembourg
Téléphone +352 26191220
Téléfax +352 26191229
www.railinfra.lu

Page laissée blanche intentionnellement

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

Boîte postale 1401
L-1014 Luxembourg
Téléphone +352 26191220
Téléfax +352 26191229
www.railinfra.lu

TABLE DES MATIÈRES

<u>A.1. Objectif du rapport</u>	<u>3</u>
<u>A.2. Synthèse (Summary).....</u>	<u>3</u>
<u>B. Introduction</u>	<u>4</u>
1. <i>Introduction au rapport</i>	4
2. <i>Informations relatives à la structure ferroviaire (Annexe A).....</i>	5
3. <i>Synthèse – Analyse générale des tendances (évolution de la sécurité ferroviaire, la certification, etc.)</i>	5
<u>C. Organisation.....</u>	<u>6</u>
1. <i>Présentation de l'organisation</i>	6
2. <i>Organigrammes.....</i>	7
3. <i>Activités.....</i>	8
<u>D. Evolution de la sécurité ferroviaire</u>	<u>9</u>
1. <i>Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances de sécurité.....</i>	9
2. <i>Données détaillées de l'analyse des tendances.....</i>	11
3. <i>Résultats des recommandations de sécurité.....</i>	11
<u>E. Modifications importantes de la législation et de la réglementation.....</u>	<u>16</u>
1. <i>Législation nationale.....</i>	18
2. <i>Réglementation</i>	19
<u>F. Evolution de la certification et de l'agrément de sécurité.....</u>	<u>18</u>
1. <i>Législation nationale – dates de début – validité.....</i>	18
2. <i>Données numériques (Annexe E)</i>	19
3. <i>Aspects procéduraux.....</i>	19

<u>G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure</u>	<u>22</u>
<u>H. Rapport sur l'application des MSC à l'évaluation des risques</u>	<u>24</u>
<u>I. Conclusions – Priorités</u>	<u>25</u>
<u>J. Sources d'information</u>	<u>26</u>
<u>K. Annexes</u>	<u>26</u>

A.1. OBJECTIF DU RAPPORT

Le présent rapport reflète les activités de l'**ACF** (**A**dmistration des **C**hemins de **F**er) en tant qu'Autorité Nationale de Sécurité (National Safety Authority NSA) au courant de l'exercice 2009.

Les objectifs du rapport sont définis à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 concernant la sécurité ferroviaire. Le rapport doit contenir des informations sur :

- a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des Indicateurs de Sécurité Communes (ISC) définis à l'annexe I de la directive 2004/49/CE,
- b) les modifications importantes apportées aux règles applicables en matière de sécurité ferroviaire,
- c) l'évolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité, ainsi que
- d) les résultats de la surveillance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (GI) et des entreprises ferroviaires (EF) et les enseignements qui ont été tirés.

A.2. SYNTHÈSE (SUMMARY)

The National Safety Authority, called «**A**dmistration des **C**hemins de **F**er (**ACF**)» has been created through the law of July 22nd 2009 about railway safety. This law is the implementation of the safety directive 2004/49/EC in Luxembourgish legislation.

2009 is the first time that ACF has to establish an annual safety report, even though it became only operational in the last quarter of the year. Thus an analysis of trends isn't possible.

The ACF annual safety report 2009 contains the activities of ACF, the Common Safety Indicators (CSI) and the years most significant safety-related events.

In 2009 Luxembourg delivered the first safety certificate (type A and B) according to the safety directive and the following major facts were recorded :

- | | |
|----|--|
| 5 | Accidents at level crossings, including accidents involving pedestrians |
| 2 | Accidents with unauthorized persons on railway premises hit by rolling stock in motion (suicide couldn't be proven by one hundred percent reliability) |
| 1 | Employee died during work caused by rolling stock in motion |
| 4 | Suicides |
| 12 | Broken rails |
| 7 | Track buckles |
| 2 | Wrong-side signalling failures |
| 1 | Signal passed at danger |

- 100% of the main fixed signals and the caution fixed signals are equipped with MEMOR II+ (improvement of the crocodile system)
- 48% of the main fixed signals and the caution fixed signals are equipped with ETCS level 1
- 142 level crossings splitted up in 107 active level crossings and 35 passive level crossings

B. INTRODUCTION

1. Introduction au rapport

Le rapport d'activité annuel est établi conformément à l'article 18 de la directive 2004/49/CE et à l'article 5 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. La structure de ce rapport est conforme aux recommandations (modèle et guide) de l'Agence ferroviaire européenne.

Ce rapport de sécurité est le premier établi par le Grand Duché du Luxembourg.

D'une part, il est rédigé à partir d'informations fournies par les entreprises ferroviaires (EF) qui ont un certificat de sécurité valable au Luxembourg, ainsi que du gestionnaire d'infrastructure (GI) à travers leurs rapports annuels sur la sécurité, d'autre part s'ajoutent des éléments produits par l'ACF dans le cadre de ses activités.

Comme l'ACF n'a été créée qu'au courant de l'exercice 2009 et se trouve actuellement encore en phase de mise en place (instauration de l'organisation interne et recrutement de personnel), elle n'est pas en mesure de répondre à toutes les obligations prévues par la législation en place, notamment elle n'a pas encore pu accomplir des missions de surveillance des EF et du GI. Ainsi le rapport ne contient pas de données propres à l'ACF relatives au paragraphe d) de l'Art. 5 de la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire. En ce qui concerne la surveillance des EF et du GI les données fournies sont le résultat des actions de contrôle menées par les EF et le GI eux-mêmes.

Concernant les indicateurs de sécurité communes l'ACF a, en accord avec l'Agence ferroviaire européenne (European Railway Agency ERA), appliqué la directive 2004/149/CE de la Commission modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents.

Conformément à l'Art. 5. de loi du 22 juillet 2009, l'Administration a rendu compte au Ministre du Développement durable et des Infrastructures de l'exécution des ses missions et le transmet à l'Agence ferroviaire européenne. Le rapport peut être consulté sur son site Internet www.railinfra.lu.

L'ACF fournit également une version papier destinée à une diffusion restreinte auprès des acteurs nationaux et d'autres personnes intéressées.

2. Informations relatives à la structure ferroviaire

- Plan du réseau (voir point A.1 de l'Annexe A)

Les données y relatives en annexe ont été fournies par les CFL, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

- Liste des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure (voir points A.2 ; A.2.1 et A2.2 de l'Annexe A)

3. Synthèse – Analyse générale des tendances (évolution de la sécurité ferroviaire, la certification, etc.)

Comme c'est le premier rapport de sécurité établi par le Grand-Duché du Luxembourg il est impossible de s'exprimer en détail sur l'évolution de la sécurité dans le domaine ferroviaire.

De façon générale, le niveau de sécurité sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise est maintenu à un niveau élevé. Trois accidents ferroviaires graves se sont produits, faisant à chaque fois 1 mort. Parmi ces accidents figure un accident de personnel d'une EF et deux accidents de personnes pour lesquelles un suicide n'a pas pu être prouvé à cent pour cent. A ces trois morts s'ajoutent 4 suicides.

Plusieurs textes légaux ont été introduits dans le droit luxembourgeois, modifiant ou complétant la législation luxembourgeoise existante et transposant notamment la directive sur la sécurité ferroviaire.

En décembre 2009 les premiers certificats de sécurité partie A et partie B conformément à la directive 2004/49/CE ont été délivrés à une EF. Fin 2009 trois autres EF étaient encore en possession d'un certificat de sécurité établi antérieurement et en concordance avec la directive 2001/14/CE.

Par manque de personnel, l'ACF n'a pu effectuer ni des contrôles, ni des inspections au titre de la certification et de l'application des règles de sécurité.

Les certificats de sécurité partie A et B ont été établis sur base des dossiers présentés par le requérant et des discussions menées avec celui-ci. Pour l'évaluation l'ACF a appliqué les critères d'évaluation repris dans le projet de règlement de la Commission européenne, concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité par rapport aux exigences en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité, projet élaboré par l'ERA.

C. ORGANISATION

1. Présentation de l'organisation

L'ACF a été créée par l'article 3 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire. Elle est placée sous l'autorité du membre du gouvernement ayant les chemins de fer dans ses attributions, actuellement le Ministre du Développement durable et des Infrastructures (MDDI).

Les attributions de l'ACF sont définies aux articles 4.1. et 4.2. de la loi susmentionnée.

Art . 4.1. *L'Administration veille au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité dans le domaine ferroviaire en conformité avec les dispositions nationales et internationales applicables. A cette fin, elle accomplit notamment, de manière ouverte, non discriminatoire et transparente, les missions suivantes:*

- a) *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;*
- b) *instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le Ministre des certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;*
- c) *vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;*
- d) *autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;*
- e) *accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;*
- f) *accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;*
- g) *vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;*
- h) *assister et conseiller le Ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;*
- i) *apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;*

j) coopérer avec ses homologues, en particulier en vue d'une harmonisation des critères de certification en matière de sécurité ferroviaire.

Art. 4.2. *L'Administration se voit confier en outre la mission de garantir à toute entreprise ferroviaire un accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure ferroviaire et d'éviter tout abus de position dominante d'une ou de plusieurs entreprises ferroviaires au détriment des autres. A cette fin, elle assume les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification de l'infrastructure ferroviaire, telles que prévues respectivement aux articles 22 et 25 de la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.*

Suivant l'article 32 de la loi du 22 juillet 2009, elle a été officiellement mise en place le 1er août 2009.

Au 31 décembre 2009, l'ACF se composait de deux divisions, l'une s'occupant des sujets interopérabilité et sécurité ferroviaires et l'autre traitant de l'attribution des sillons et de leur tarification.

La division Interopérabilité et Sécurité comptait trois agents, deux s'occupant de l'autorisation de mise en service de matériel roulant ferroviaire et des sujets annexes et un troisième assurant la coordination en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaire entre la Commission européenne (DG Move), l'ERA, le MDDI et l'ACF ainsi qu'avec les autres acteurs ferroviaires.

La division Sillons disposait de trois agents, dont un agent assurait en intérim la fonction du Directeur faisant fonction.

Le recrutement d'autres experts et la mise en place d'une organisation répondant aux obligations nationales et internationales figurent parmi les objectifs pour l'exercice 2010.

2. Organigrammes

Annexe B

3. Activités

Division Interopérabilité et Sécurité

En tant qu'autorité de sécurité nationale, l'ACF a participé aux réunions de différents groupes de travail (STI Wagons, STI Locomotives et Véhicules Passagers, Acceptation Croisée de Matériel Roulant, Registre National des Véhicules et Règles de Sécurité) auprès de l'Agence ferroviaire européenne.

L'ACF a pris part à la réunion plénière d'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates). ILGGRI constitue une plateforme de contact informelle entre les autorités de sécurité européennes.

Ensemble avec une délégation du secteur ferroviaire luxembourgeois, l'ACF a suivi un workshop concernant l'application du règlement (CE) N°352/2009 concernant l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à

l'appréciation des risques. L'atelier de dissémination a été organisé par l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).

L'ACF assure la gestion du dossier, portant sur la demande d'autorisation de mise en service, présentée par un constructeur, en faveur d'une nouvelle série de locomotives construites pour le compte de l'entreprise ferroviaire agissant sur le réseau ferré luxembourgeois.

Elle a également procédé à l'analyse des dossiers et à la prise de décision face aux demandes d'autorisation de circulation à titre exceptionnel de matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois (91 affaires traitées).

L'ACF participe à l'élaboration d'un "Protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnel et à grande vitesse" applicable entre l'Allemagne, la Belgique et le Luxembourg.

Elle a établi l'agrément de circulation et d'immatriculation de wagons spéciaux au besoin de l'autoroute ferroviaire Bettembourg - Le Boulou en attente de la finalisation de la procédure d'agrément définitif.

L'ACF représente le Ministère du Développement durable et des Infrastructures dans les réunions du comité institué conformément à l'article 29 de la directive 2008/57/CE (comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire « RISC Committee ») et dans les groupes de travail et les « workshops » y relatifs.

En 2009 l'ACF a effectué l'évaluation du dossier de renouvellement de la certification des CFL (entreprise ferroviaire).

Division sillons

L'ACF en tant qu'organisation responsable de la tarification et de l'attribution des sillons a adhéré à RailNetEurope (RNE) et participe aux travaux et aux réunions de ce groupement. Elle est en relation avec les gestionnaires de sillons des réseaux limitrophes pour l'établissement des horaires des trains internationaux et transfrontaliers.

Pour l'année horaire 2009, valable du 13.12.2008 au 12.12.2009, la Cellule CDT- Accès Réseau qui a été intégrée dans l'ACF à partir du 1 août 2009 avait attribué 1700 sillons dont 68% pour le trafic voyageurs, 15% pour le trafic fret et 17% des sillons concernaient des parcours à vide. Ces 1700 sillons représentaient quelques 345 000 trains prévus de parcourir environ 8,3 millions km.

25 Avis-Horaires concernant 1005 modifications, créations ou suppressions de sillons ont été publiés lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2009.

504 Avis-Trains concernant 22495 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour-5) ont été établis.

Au total 336 462 trains ont réellement circulé et ont parcouru 8,06 millions km en 2009.

D. EVOLUTION DE LA SECURITE FERROVIAIRE

1. Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances de sécurité

Tableau D.1.1 – Mesures de sécurité prises à la suite d'accidents/de précurseurs d'accidents

Accidents/précurseurs à l'origine des mesures			Mesures de sécurité prises
Date	Lieu	Description de l'événement	
11/10/2006	Zoufftgen	Collision frontale entre un train fret et un train voyageur régional	<ul style="list-style-type: none"> – Les mesures prises sont énumérées au chapitre : 3. Résultats des recommandations de sécurité
03/02/2009	Differdange	Lors d'un mouvement de manœuvre refoulé le conducteur de manœuvre est tombé sous les roues d'un wagon et a eu les deux jambes sectionnées sous les genoux. La personne en question est décédée le 27 février 2009	<ul style="list-style-type: none"> – Rappel au personnel de l'EF en question des règles en vigueur – Enlèvement des passerelles dans les voiries des zones de manœuvre – Demande faite pour équiper les passerelles par des rampes latérales avec une surface antidérapante
03/02/2009	Belvaux/Soleuvre	Dans l'impossibilité de redémarrer son train le conducteur SNCF demande le secours. Une locomotive HLP de CFL cargo est envoyée par l'arrière pour pousser le train. Aucun échange entre les deux conducteurs n'a eu lieu suite à des difficultés linguistiques	<ul style="list-style-type: none"> – Lors d'un entretien avec la direction de CFL cargo, celle-ci nous a confirmé son engagement à dispenser des cours de français à leurs conducteurs allemands, le français étant en principe la langue opérationnelle.
10/11/2009	Triage de Bettembourg	Un wagon a été débranché sur une voie, alors que celle-ci était consignée par le visiteur (protection de la voie)	<ul style="list-style-type: none"> – Validation d'une nouvelle consigne de sécurité
10/12/2009	Luxembourg	Franchissement d'un signal fixe principal en position d'arrêt	<ul style="list-style-type: none"> – Une campagne de sécurité a été lancée et une affiche a été publiée par l'EF en cause

Table D.1.2 – Mesures de sécurité résultant d'autres éléments déclencheurs

Description de l'élément déclencheur	Description du domaine concerné	Mesures de sécurité prises
<ul style="list-style-type: none"> - Mise œuvre de nouvelle technique par le GI - Résultats d'audits effectués par le GI - Retours d'expérience GI 	<ul style="list-style-type: none"> - Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en vigueur d'une nouvelle édition du : RGE 01 Généralités RGE 02 Signaux et repères RGE 07 Formation des trains RGE 08 Freinage des trains RGE 09 Conduite et accompagnement des trains Appendice au RGE - Adaptation du RGE par le GI (en cours): RGE 04 Circulation des trains aux postes d'exploitation RGE 05 Travaux dans la voie ou à proximité de la voie
	<ul style="list-style-type: none"> - Moyens de communication 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation de la réglementation concernant l'emploi de certains moyens de télécommunication par ondes électromagnétiques (en cours)
	<ul style="list-style-type: none"> - Formation du personnel GI 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptations de la réglementation concernant la formation du personnel du GI (en cours) - Cours de recyclage
	<ul style="list-style-type: none"> - Passages à niveau 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation de la réglementation relative aux passages à niveau (en cours)
	<ul style="list-style-type: none"> - Système d'aide à la conduite MEMORII+ 	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration de l'utilisation du MEMORII+ lors du passage en frontière et lors des manoeuvres
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en vigueur de nouvelles règles par le GI 	<ul style="list-style-type: none"> - Réglementation 	<ul style="list-style-type: none"> - Formation du personnel du GI et des EFs - Etablissement de nouvelles règles par les EFs pour satisfaire aux nouveaux règlements du GI

2. Données détaillées de l'analyse des tendances

Remarque importante :

Les valeurs des ISC luxembourgeois et le calcul des coûts des accidents ont été établis conformément à la Directive 2009/149/CE de la Commission du 27 novembre 2009 modifiant la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil.

Au cours de l'exercice 2009 on a relevé les faits saillants suivants :

- 5 Accidents aux passages à niveau y compris les accidents impliquant des piétons
- 2 Accidents mortels de personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires, heurtées par le matériel roulant en mouvement (le suicide n'a pas pu être démontré à cent pour cent)
- 1 Accidents mortels de personnel
- 4 Suicides
- 12 Ruptures de rail
- 7 Gauchissements de la voie
- 2 Pannes de signalisation contraires à la sécurité
- 1 Franchissement de signaux fermés sans autorisation
- 100% des signaux fixes principaux et signaux fixes avancés sont équipés avec MEMORII+ (système d'aide à la conduite, amélioration du système brosse-crocodile)
- 48% des signaux fixes principaux et signaux fixes avancés sont équipés avec ETCS niveau 1
- 142 passages à niveau dont 107 avec équipements actifs et 35 avec équipements passifs.

Comme c'est le premier rapport de l'autorité de sécurité luxembourgeoise et ainsi le premier exercice pour lequel les indicateurs de sécurité communs ont été relevés, l'ACF n'est pas en mesure d'établir une analyse des tendances concernant le niveau de sécurité du système ferroviaire au Luxembourg.

3. Résultats des recommandations de sécurité

L'Administration des Enquêtes Techniques (AET) a été créée par la loi du 19 mai 2008. Ensemble avec le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT France), elle vient de publier en 2009 ses premières recommandations de sécurité, dans le cadre du rapport technique sur l'accident ferroviaire de Zoufftgen, accident qui s'est produit en 2006 et qui a causé la mort de 6 personnes.

Suite à cet accident 21 recommandations ont été émises :

Recommandation R1 (CFL) : rappeler à tous les agents des postes d'aiguillages qu'ils doivent s'assurer, avant de délivrer un ordre de franchissement d'un signal restant en position de fermeture après commande de l'itinéraire dont il est origine, que son maintien en position de fermeture est bien la conséquence d'un dérangement des installations.

Recommandation transposée par la création, dès novembre 2006, d'une fiche-réflexe à remplir avant de délivrer un ordre de franchissement. Des checklists actives spécifiques aux postes de commande sont en phase d'essai depuis février 2009.

Recommandation R2 (CFL) : à partir d'un retour d'expérience sur les causes de dérangements au PDC de Bettembourg entraînant la délivrance d'un ordre de franchissement suite à la non ouverture d'un SFP (Signal Fixe Principal), définir et mettre en oeuvre un programme de mesures permettant de diminuer les fréquences de ces évènements.

Recommandation rejetée par les CFL, ils contestent l'affirmation concernant des dérangements fréquents et des dysfonctionnements habituels. Les installations techniques de sécurité du PDC de Bettembourg (Poste Directeur Centralisé) n'ont connu aucune situation qui n'eût plus garanti la sécurité des circulations ferroviaires depuis leur mise en service.

Recommandation R3 (CFL) : rechercher l'origine des défauts d'ouverture des SFP au PDC de Bettembourg à la première tentative d'établissement des itinéraires et prendre les mesures pour les faire disparaître.

Une analyse des 93 ordres écrits A émis par le PDC de Bettembourg pour la période du 1er juillet au 30 septembre 2006 donne les résultats suivants :

Pour 29 ordres écrits (31,2%) aucune inscription au carnet de perturbation n'a été opérée par les chefs de circulation (cause indéterminable à posteriori)

Pour les 64 autres, qui faisaient l'objet d'une inscription au carnet de perturbation, le personnel technique a pu procéder à la recherche et à la suppression de la cause du dérangement en question (p. ex. circuit de voie, passage à niveau,....)

La recommandation n'a pas été implémentée car le fait que ces « dérangements » ne soient pas signalés est l'expression d'un manque de rigueur du personnel et non d'un signe de doute sur la fiabilité du système.

Recommandation R4 (CFL) : examiner la création de documents d'aide à la décision pour les chefs de circulation afin de les guider dans la démarche de délivrance d'un ordre de franchissement.

Cette recommandation ne tient pas compte de certains documents (notice technique, relevé des itinéraires-trains) qui existent à tous les postes CFL ou spécifiques au poste de Bettembourg. Ces documents sont constamment tenus à jour. Pour la création d'une fiche-réflexe et de checklists voir Recommandation R 1.

Recommandation R5 (CFL) : examiner la suppression du risque de confusion lié aux différences de signification des voyants de zone du TCO (Tableau de Contrôle Optique), entre les voies côté France et les autres voies représentées.

Suite à une analyse des CFL, les CFL ont décidé de laisser le TCO inchangé.

Recommandation R6 (CFL) : chercher à rendre homogène le TCO en réintégrant toutes les indications portées sur le module IPCS (Installations Permanentes de ContreSens SNCF) dans la zone du TCO où les voies vers Thionville sont représentées, en utilisant les mêmes symboles que ceux qui existent ailleurs sur le TCO (flèches à deux positions le long du tracé des voies).

Comme la dissociation physique du module IPCS du tracé de voies de sortie est cohérente avec le concept ergonomique du FCO et n'est point susceptible de figurer parmi les causes, mêmes indirectes, qui aurait favorisé l'accident, cette recommandation a été rejetée par les CFL.

Recommandation R7 (CFL) : reprendre la formation des agents du PDC de Bettembourg dans le domaine des IPCS en adaptant cette formation aux pratiques en vigueur aux CFL et s'assurer du maintien de leurs connaissances dans le temps.

La formation IPCS initiale est dispensée par le centre d'instruction de la SNCF. Les responsables locaux de la gare de Bettembourg ont participé à cette formation en 2009 et assurent par la suite la formation spécifique adaptée au poste de Bettembourg et suivent le maintien des connaissances.

Recommandation R8 (CFL, SNCF, RFF) : examiner la faisabilité d'amener le SAAT (Système d'Annonce Automatique des Trains SNCF) jusqu'à Bettembourg, en affichant sur le TCO le premier train annoncé.

Les systèmes d'annonce automatique des trains tels que la ZNL 800 des CFL ou le SAAT de la SNCF ne sont que des aides à l'exploitation et n'interviennent jamais dans la sécurité des circulations ferroviaires. Ils ne peuvent donc contribuer que de façon indirecte à l'amélioration de la sécurité.

Les CFL et la SNCF ont pris la décision de développer une interface d'interconnexion des systèmes ZNL 800 et SAAT, interface qui est en phase d'essai entre Longwy (SNCF) et Rodange (CFL).

Recommandation R 9 (CFL) : revoir la consistance des liaisons téléphoniques directes au PDC (Poste Directeur Centralisé) de Bettembourg et les faire aboutir simultanément sur les deux platines du chef de circulation et de l'annonceur pour celles dont l'utilisation peut avoir un caractère d'urgence ; prévoir également un moyen pour pouvoir contacter immédiatement, en toutes circonstances, la Permanence en cas d'urgence.

Une nouvelle installation téléphonique numérique a été mise en service le 10 juin 2007 dans le cadre d'un programme de modernisation indépendamment de l'accident du 11 octobre 2006.

Recommandation R10 (CFL) : mettre en place des procédures de maintenance et un contrôle d'état du fonctionnement du système d'alerte radio, visant à garantir un bon fonctionnement de celui-ci.

En raison des conclusions de l'instruction judiciaire cette recommandation est à supprimer.

Recommandation R11 (CFL, SNCF, RFF) : modifier les installations de radio sol-train pour que l'alerte radio et les communications radio-téléphoniques émises par les postes de Bettembourg ou de Thionville soient reçues sur les installations des cantons situés de l'autre coté de la frontière.

Un poste mobile RST SNCF avait été mis en service au PDC de Bettembourg le 19 octobre 2006 et remplacé par un poste fixe le 30 avril 2007. Avec la mise en service du GSM-R SNCF, le report d'alerte automatique sur la section frontalière par le système IANA (Interface Analogique et Numérique d'Alerte radio) est opérationnel depuis le 14 septembre 2009.

Recommandation R12 (SNCF, RFF, EPSF) : examiner en cas de panne radio un durcissement de la réglementation en imposant de remédier à l'anomalie (changement d'engin moteur, mise en place d'un poste radio portatif, ...) selon des critères plus rigoureux.

Cette recommandation ne concerne pas les acteurs ferroviaires luxembourgeois.

Recommandation R13 (CFL) : reprendre la formation des agents du PDC de Bettembourg (et si nécessaire d'installations similaires) dans le domaine de la traction électrique et s'assurer du maintien de leurs connaissances dans le temps.

La sensibilisation des chefs de circulation sur la manière de procéder pour la suppression d'urgence de la tension a été reprise de manière systématique dans les cours de recyclage. Une note à ce sujet a été publiée en avril 2008.

Recommandation R14 (CFL, SNCF, RFF) : mettre en place les relations téléphoniques utiles pour permettre de supprimer la tension rapidement en cas d'urgence sur la section de ligne frontière française – Thionville sur demande du PDC de Bettembourg.

Les liaisons téléphoniques ont été mises en place à partir du 19 octobre 2006.

Recommandation R15 (CFL) : sur la base d'une analyse de l'activité des agents, examiner la réglementation de sécurité afin d'adapter aux contraintes opérationnelles la répartition des tâches de sécurité à effectuer dans un poste d'aiguillage tel que celui du PDC de Bettembourg entre les différents agents du poste (chef de circulation, annonceur train et aiguilleur) ainsi que les responsabilités correspondantes.

Une nouvelle organisation du PDC de Bettembourg a été mise en place depuis le 16 juillet 2007.

Recommandation R16 (CFL) : faire appliquer le protocole des relèves assurant notamment que la remise de service s'effectue directement entre les deux agents titulaires du poste de travail, comme l'exige la réglementation.

Les vérifications et contrôles aux Postes Directeurs ont été intensifiés et des audits systématiques sont réalisés.

Recommandation R17 (CFL) : examiner pour la transmission des informations de sécurité, lors des remises de service, l'utilisation de documents normalisés (au niveau national ou local), assurant la traçabilité de la transmission et portant de manière non limitative toutes les informations utiles pour l'agent prenant (et celles-là seules).

Les différents registres et carnets utilisés aux postes sont des documents normalisés et leur utilisation est obligatoire. La remise de service directe ainsi que l'annotation correcte des documents est vérifiées.

Recommandation R18 (CFL, SNCF et RFF) : pour les agents chargés de responsabilités de sécurité, assurer une préparation aux situations d'urgence les plus susceptibles de se présenter avec notamment :

- l'identification des risques à traiter ;
- la formalisation des scénarios de réaction ;
- la formation et la mise en oeuvre d'exercices.

Des exercices multifonctionnels ont lieu deux fois par année entre la SNCF et les CFL et ceci dans le contexte d'une situation dégradée.

Depuis septembre 2006, les CFL disposent d'un simulateur de postes directeurs informatisés pour exercer avec les opérateurs des postes directeurs, dans le cadre de leurs recyclages, entre autres les mesures à appliquer lors de situations d'exploitation dégradées. D'après le retour d'expérience reçu de la part des opérateurs et des formateurs, l'utilisation de ce simulateur augmente nettement la qualité de la formation continue.

Recommandation R19 (CFL) : engager une révision du Règlement Général d'Exploitation technique (RGE) et de la consigne de gare, visant à adapter le référentiel aux conditions réelles de la gestion des circulations ferroviaires, et à mettre à la disposition des agents des documents opérationnels permettant de guider l'action en temps réel.

Les nouveaux fascicules 01, 02, 07, 08 et 09 du RGE ont été mis en vigueur au 2 février 2009 et les fascicules 04 et 10 sont en cours de finalisation. Une nouvelle version de la consigne de la gare de Bettembourg est en vigueur depuis septembre 2009.

Recommandation R20 (CFL) : examiner la modification du dispositif de remontée des informations en provenance des opérateurs et intégrer dans le système de gestion de la sécurité des procédures permettant des remontées d'informations fiables, dans un

contexte non punitif. Prendre en compte, dans l'analyse des accidents et quasi-accidents, les aspects liés au contexte de travail et à l'organisation.

Lors des audits de sécurité, les auditeurs ont depuis toujours recherché le dialogue constructif afin de détecter les irrégularités et quasi-incidents. Les CFL disposent depuis une quinzaine d'année d'une personne de confiance à laquelle les agents peuvent s'adresser dans l'anonymat.

Dans le système de gestion de la sécurité, qui est en cours de finalisation, une procédure tiendra compte de la remonté des informations en provenance des opérateurs.

Recommandation R21 (CFL) : assurer à l'encadrement de proximité la disponibilité et les moyens nécessaires pour assurer sa mission de contrôle et de suivi des agents sur le terrain.

Depuis février 2009 une réorganisation des zones opérationnelles a été mise en place avec la création d'une cellule d'assistance de la sécurité ferroviaire ayant comme mission particulière la supervision et la gestion des postes directeurs du point de vue sécurité.

Sur les 21 recommandations, 15 ont été implémentées, 5 ont été rejetées et 1 ne concerne pas les acteurs ferroviaires luxembourgeois.

E. MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LEGISLATION ET DE LA REGLEMENTATION

1. Législation

- La loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire

Cette loi a comme objet :

- A) la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires;
- B) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire;
- C) d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et
- D) de modifier
 - a) la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et
 - b) la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

Elle détermine entre autre les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et gestionnaire de l'infrastructure. La loi comprend également des exigences en matière de certification des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des exigences relatives à la qualification du personnel affecté à des tâches de sécurité et à la certification du matériel roulant.

- **Règlement grand-ducal (RGD) du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire**
Le RGD contient des prescriptions concernant les conditions d'obtention et de validité des agréments de sécurité.
- **Règlement grand-ducal (RGD) du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires**
Le RGD contient d'une part des prescriptions concernant les conditions d'obtention et de validité des certificats de sécurité et modifie d'autre part les RGD suivants;
 - 1) le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise
 - 2) le règlement grand-ducal du 3 octobre 2006
 - a) définissant les modalités d'accès aux capacités et autres services de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et
 - b) modifiant le règlement grand-ducal du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise
 et abroge le règlement grand-ducal du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.

2. Réglementation

Plusieurs documents concernant l'exploitation technique du réseau dont certains fascicules du Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) ont été modifiés par le Gestionnaire de l'Infrastructure et de nouvelles éditions ont été distribuées aux acteurs concernés :

- **Nouvelle édition du RGE 01 Généralités**
Le RGE 01 comporte les définitions fondamentales de l'exploitation et des principes généraux de la circulation ferroviaire.
- **Nouvelle édition du RGE 02 Signaux et repères**
Le RGE 02 comporte la description et la signification des signaux et des repères utilisés sur le réseau ferré luxembourgeois.
- **Nouvelle édition du RGE 07 Formation des trains**
Le RGE 07 comporte des prescriptions concernant la formation des trains de voyageurs et des trains de marchandises et des prescriptions d'exploitation technique concernant le transport de marchandises dangereuses et les transports exceptionnels.
- **Nouvelle édition du RGE 08 Freinage des trains**
Le RGE 08 comporte des notions fondamentales et des définitions concernant le freinage. Il contient également des prescriptions concernant le freinage des

trains et des rames de manœuvres et l'immobilisation des rames en stationnement sans engin moteur.

- **Nouvelle édition du RGE 09 Conduite et accompagnement des trains**
Le RGE 09 comporte des prescriptions concernant la conduite et l'accompagnement des trains.
- **Nouvelle édition de l'Appendice au RGE**
Ce document contient des renseignements supplémentaires et des précisions d'application concernant les dispositions du Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE).
- **Nouvelle édition de la consigne spéciale relative à l'exploitation de courtes lignes en impasse**
La consigne contient les prescriptions relatives à l'exploitation des courtes lignes en impasse du réseau ferré luxembourgeois.
- **Nouvelle consigne frontalière Pétange – Athus/Aubange**
La consigne contient une description du tronçon transfrontalier et fixe certaines conditions d'exploitation.
- **Nouvelle consigne frontalière Pétange – Longwy**
La consigne contient une description du tronçon transfrontalier et fixe certaines conditions d'exploitation.
- **Modification de la consigne frontalière Wasserbillig – Igel**
La consigne comporte une description du tronçon transfrontalier et fixe certaines conditions d'exploitation.

F. EVOLUTION DE LA CERTIFICATION ET DE L'AGREMENT DE SECURITE

1. Législation nationale – dates de mise en vigueur – mise à disposition

- 1.1. Date à partir de laquelle la délivrance de certificats de sécurité (partie A et partie B) se fait conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

Le chapitre IV de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire contient les dispositions générales pour l'obtention d'un certificat de sécurité partie A et partie B. La loi a été publiée le 27 juillet 2009 au Mémorial (Journal Officiel du Grand-Duché du Luxembourg). L'entrée en vigueur de cette loi a eu lieu en date du 1er août 2009.

Le règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires arrête le détail des conditions d'obtention et de validité des certificats de sécurité ainsi que les modalités de son établissement. Il fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait des certificats. La date de mise en vigueur du règlement en question a eu lieu le 5 octobre 2009, date de sa publication au Mémorial.

- 1.2. Date à partir de laquelle la délivrance d'agrément de sécurité se fait conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

Le chapitre V de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire contient les dispositions générales pour l'obtention d'un agrément de sécurité. L'entrée en vigueur de cette loi a eu lieu en date du 1er août 2009.

Le règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire arrête le détail des conditions d'obtention et de validité de l'agrément de sécurité ainsi que les modalités de son établissement. Il fixe également le détail des conditions et des modalités de renouvellement, de réexamen et de retrait des agréments. La date de mise en vigueur du règlement en question a eu lieu le 5 octobre 2009, date de sa publication au Mémorial.

- 1.3. Mise à disposition de règles de sécurité nationales ou autre législation pertinente aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure.

Les textes légaux luxembourgeois sont officiellement publiés au Mémorial (Journal Officiel du Grand-Duché du Luxembourg). Ils sont également consultables en permanence sur le site web Legilux (<http://legilux.public.lu/>).

Les règles de sécurité nationales relatives à l'ANNEXE II de la directive 2004/49/CE sont distribuées sur demande aux intéressés par l'ACF. Le Gestionnaire de l'Infrastructure CFL fournit ses documents contenant les règles d'exploitation aux entreprises ferroviaires ayant un certificat de sécurité pour l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise.

Certaines règles techniques concernant l'autorisation de mise en service de matériel roulant ferroviaire sont publiées sur www.railinfra.lu.

2. Données numériques (Annexe E)

3. Aspects procéduraux

3.1. Certificats de sécurité partie A

- 3.1.1. Raisons pour lesquelles une mise à jour/modification de certificats partie A a été demandée (par exemple pour un changement du type de service, une extension du trafic ou la taille de la société).

Aucune demande enregistrée en 2009.

- 3.1.2. Raisons principales pour le dépassement du délai des 4 mois pour la délivrance des certificats partie A. (Délai prévu à l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire et à compter après réception de toutes les informations nécessaires).

Aucun cas en 2009.

- 3.1.3. Aperçu des demandes des autorités nationales de sécurité étrangères en vue de vérifier ou d'accéder aux informations relatives au certificat partie A d'une entreprise ferroviaire certifiée au Luxembourg, demandant un certificat partie B dans un autre État membre.

Aucune demande enregistrée en 2009.

- 3.1.4. Synthèse des problèmes de reconnaissance mutuelle des certificats partie A valables dans toute l'Union européenne.

Aucun cas en 2009.

- 3.1.5. Redevance à verser à l'autorité nationale de sécurité pour la délivrance d'un certificat partie A.

Actuellement aucune redevance n'est due pour la délivrance d'un certificat partie A, des réflexions y relatives sont entamées.

- 3.1.6. Synthèse des problèmes liés à l'utilisation des formats harmonisés pour les certificats partie A, en relation avec les types et les extensions de services.

Aucun problème en 2009.

- 3.1.7. Synthèse des problèmes/difficultés fréquemment rencontrés par l'autorité nationale de sécurité dans le cadre des procédures de demande de certificats partie A.

L'évaluation de la demande par rapport aux critères repris au projet de règlement de la Commission européenne, élaboré par l'ERA, concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité par rapport aux exigences en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité n'est pas évidente, comme il n'existe pas de « check liste européenne » des documents à fournir.

Sans examen détaillé de la demande, il est impossible de constater la complétude du dossier de demande ce qui nécessite un délai important.

- 3.1.8. Synthèse des problèmes signalés par les entreprises ferroviaires lors de leur demande d'un certificat partie A.

Aucun problème signalé en 2009.

- 3.1.9. Procédure de feed-back (p. ex. questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires d'exprimer leur avis sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou de déposer plainte.

Il n'existe pas de procédure de feed-back ; chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'ACF pour lui faire part de ses réflexions en la matière. Aucun feed-back n'a été reçu en 2009.

3.2. Certificats de sécurité partie B

- 3.2.1. Raisons pour lesquelles une mise à jour/modification de certificats partie B a été demandée (par exemple pour : un changement concernant les types de services, l'ampleur du trafic, les lignes à exploiter, le type de matériel roulant, la catégorie du personnel, etc.).

Aucune demande enregistrée en 2009.

- 3.2.2. Raisons principales pour le dépassement du délai des 4 mois pour la délivrance des certificats partie B. (Délai prévu à l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire et à compter après réception de toutes les informations nécessaires).

Aucun cas en 2009.

- 3.2.3. Redevance à verser à l'autorité nationale de sécurité pour la délivrance d'un certificat partie B.

Actuellement aucune redevance n'est due pour la délivrance d'un certificat partie B, des réflexions y relatives sont entamées.

- 3.2.4. Synthèse des problèmes liés à l'utilisation de formats harmonisés pour les certificats partie B en général et en particulier en relation avec les types de service ou l'extension des services.

Aucun problème en 2009.

- 3.2.5. Synthèse des problèmes/difficultés fréquemment rencontrés par l'autorité nationale de sécurité dans le cadre des procédures de demande de certificat partie B.

L'évaluation de la demande par rapport aux critères, repris au projet de règlement de la Commission européenne, élaboré par l'ERA, concernant une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité par rapport aux exigences en vue de l'obtention d'un certificat de sécurité, n'est pas évidente, comme il n'existe pas de « check liste européenne » des documents à fournir.

Sans examen détaillé de la demande, il est impossible de constater la complétude du dossier de demande ce qui nécessite un délai important.

- 3.2.6. Synthèse des problèmes signalés par les entreprises ferroviaires lors de leur demande d'un certificat partie B.

Aucun problème signalé en 2009.

- 3.2.7. Procédure de feed-back (p.ex. questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires d'exprimer leur avis sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou de déposer plainte.

Il n'existe pas de procédure de feed-back ; chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'ACF pour lui faire part de ses réflexions en la matière. Aucun feed-back n'a été reçu en 2009.

3.3. Agréments de sécurité

Jusqu'à la fin 2009 aucun agrément de sécurité n'a été délivré.

3.3.1. Raisons de la mise à jour/modification d'agréments de sécurité.

/

3.3.2. Raisons principales pour le dépassement du délai des 4 mois pour la délivrance d'agréments de sécurité. (Délai prévu à l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire et à compter après réception de toutes les informations nécessaires).

/

3.3.3. Synthèse des problèmes/difficultés fréquemment rencontrés par l'autorité nationale de sécurité dans le cadre des procédures de demande d'agrément de sécurité.

L'ACF est persuadé qu'elle va rencontrer les mêmes problèmes que lors de l'évaluation des demandes de certificats de sécurité (points 3.1.7. et 3.2.5).

3.3.4. Synthèse des problèmes signalés par les gestionnaires de l'infrastructure lors de leur demande d'un agrément de sécurité.

/

3.3.5. Procédure de feed-back (p. ex. questionnaire) permettant au gestionnaire de l'infrastructure d'exprimer son avis sur les procédures/pratiques relatives à la délivrance des certificats ou de déposer plainte.

Il n'existe pas de procédure de feed-back ; le gestionnaire de l'infrastructure peut contacter l'ACF pour lui faire part de ses réflexions en la matière.

3.3.6. Redevance à verser à l'autorité nationale de sécurité pour la délivrance d'un agrément de sécurité.

Actuellement aucune redevance n'est due pour la délivrance d'un agrément de sécurité, des réflexions y relatives sont entamées.

G. SURVEILLANCE DES ENTREPRISES FERROVIAIRES ET DES GESTIONNAIRES DE L'INFRASTRUCTURE

Comme l'ACF ne vient d'être créée qu'en août 2009 et comme elle ne disposait pas de personnel pour effectuer la surveillance des EF et du GI, elle n'a pas pu remplir ses obligations en matière de contrôles.

1. Description de la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

1.1. Audits/Inspections/Listes de contrôle

/

1.2. Aspects de vigilance/Points sensibles à suivre

/

2. Description du traitement des aspects légaux dans les rapports annuels des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires – Mise à disposition des rapports annuels avant le 30 juin (conformément à l'article 9, paragraphe 4, de la directive sur la sécurité ferroviaire)

L'ACF a reçu dans les délais le rapport annuel des CFL en tant que gestionnaire de l'infrastructure et de toutes les entreprises ferroviaires ayant un certificat de sécurité pour l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise à savoir:

- CFL (entreprise ferroviaire / Direction Activités Voyageurs)
- CFL cargo
- SNCF (SNCF Fret)
- SNCB (B-CARGO OPERATIONS)

3. Nombre d'inspections effectuées auprès des GI et des EF en 2009

INSPECTIONS	auprès des EF ayant un certificat de sécurité partie A	auprès des EF ayant un certificat de sécurité partie B	auprès des GI ayant un agrément de sécurité	Auprès des EF ayant un certificat de sécurité 2001/14
Planifiées	0	0	0	0
Non planifiées	0	0	0	0
Effectuées	0	0	0	0

4. Nombre d'audits auprès des GI et des EF en 2009

AUDITS	auprès des EF ayant un certificat de sécurité partie A	auprès des EF ayant un certificat de sécurité partie B	auprès des GI ayant un agrément de sécurité	Auprès des EF ayant un certificat de sécurité 2001/14
Planifiés	0	0	0	0
Non planifiés	0	0	0	0
Effectués	0	0	0	0

5. Synthèse des mesures/actions correctives (modification, révocation, suspension, avertissement important, etc.) liées aux aspects de sécurité suite à ces audits/inspections

/

6. Synthèse/description succincte des plaintes des gestionnaires de l'infrastructure au sujet des entreprises ferroviaires, portant sur les conditions stipulées dans leur certificat partie A/partie B

Aucune plainte enregistrée en 2009.

7. Synthèse/description succincte des plaintes des entreprises ferroviaires au sujet des gestionnaires de l'infrastructure, portant sur les conditions stipulées dans leur agrément

Aucune plainte enregistrée en 2009.

H. RAPPORT SUR L'APPLICATION DES MSC A L'EVALUATION DES RISQUES

Le règlement (CE) N° 352/2009 de la Commission du 24 avril 2009 concernant l'adoption d'une Méthode de Sécurité Commune (MSC) relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques ne s'applique qu'à partir du 1er juillet 2012.

Toutefois, il s'applique à partir du 19 juillet 2010:

- a) à tous les changements techniques significatifs concernant les véhicules, tels que définis à l'article 2, point c), de la directive 2008/57/CE;
- b) à tous les changements significatifs concernant les sous-systèmes structurels, lorsque l'article 15, paragraphe 1, de la directive 2008/57/CE ou une STI le requièrent.

Dû à ce fait qui ne rend l'application du règlement en question obligatoire qu'en 2010 respectivement en 2012, nous n'avons enregistré aucune application des méthodes de sécurité communes en 2009.

I. CONCLUSIONS – PRIORITES

Suite à sa création récente, l'ACF ne peut disposer d'un historique sur l'évolution du niveau de sécurité en concordance avec la directive 2004/49/CE sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et n'est ainsi pas encore en mesure de tirer des conclusions quant à son évolution.

Toutefois au vu du nombre d'accidents qui se sont produits en 2009, le niveau de sécurité peut être considéré comme élevé. L'objectif principal de l'ACF consiste à maintenir au moins ce niveau, voire à l'améliorer en collaboration avec tous les acteurs concernés.

L'implémentation progressive de l'ETCS sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois et sur les engins moteurs pourra augmenter sensiblement le niveau de sécurité, par exemple en diminuant le risque des franchissements sans autorisation de signaux fermés (signaux en position danger).

Une priorité majeure pour l'ACF en 2010 est le développement d'une organisation lui permettant de mieux répondre à ses obligations nationales et internationales.

La disponibilité très restreinte de personnes disposant des compétences requises pour accomplir convenablement les tâches de suivi, d'audit et de conseil dans le domaine ferroviaire constitue le problème majeur d'un recrutement ciblé. Une solution à court terme sera cependant nécessaire pour que l'ACF puisse jouer pleinement le rôle que la loi lui octroie.

J. SOURCES D'INFORMATION

- Publications dans le MEMORIAL (Journal Officiel du Grand-Duché du Luxembourg)
- Informations internes ACF
- Données reçues du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires
- Les rapports de l'Administration des Enquêtes Techniques (AET)

K. ANNEXES

ANNEXE A : Informations relatives à la structure ferroviaire

ANNEXE B : Organigrammes de l'autorité nationale de sécurité

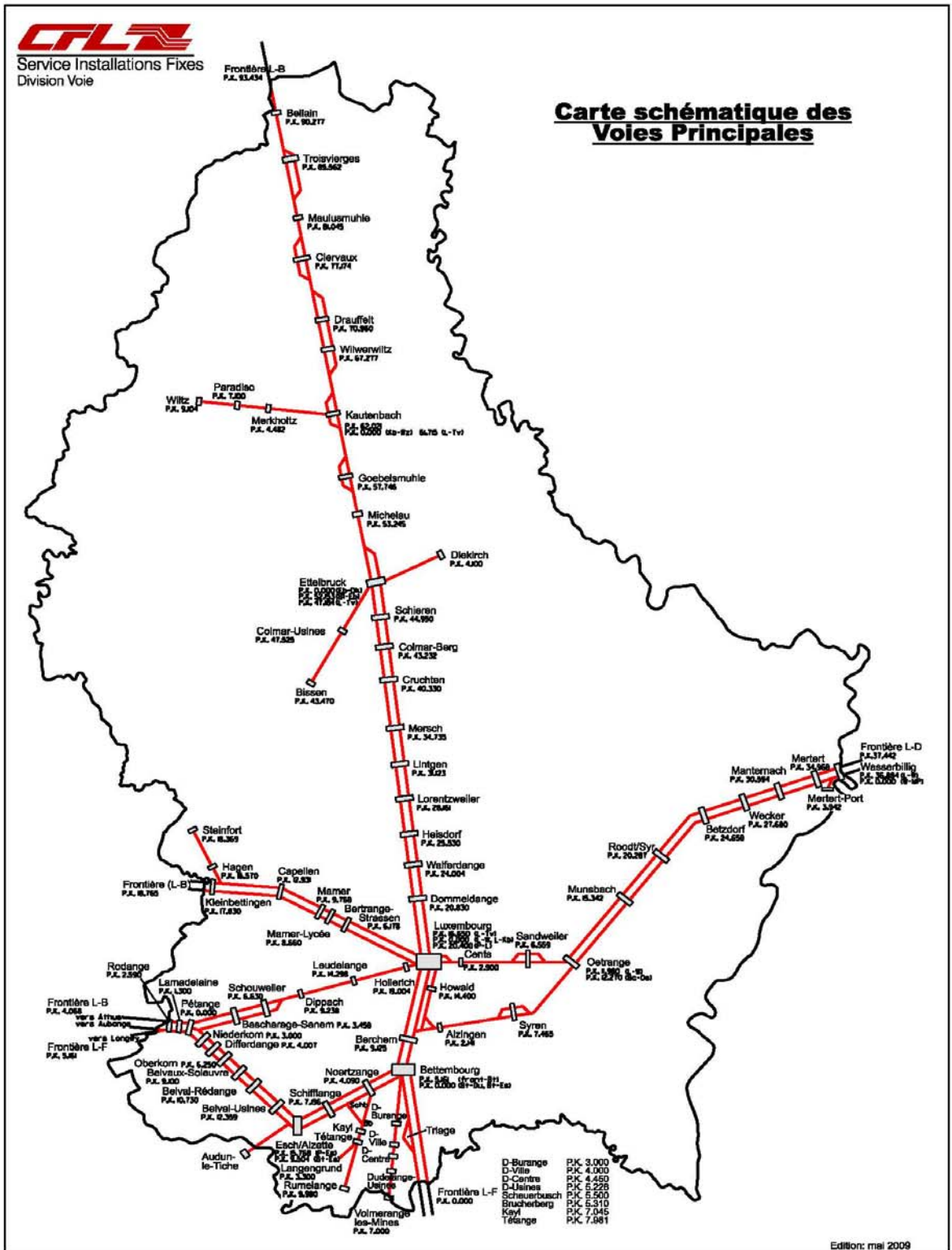
ANNEXE C : Données Indicateurs de Sécurité Communes ICS – Définitions utilisées

ANNEXE D : Modifications importantes de la législation et de la réglementation

ANNEXE E : L'évolution de la certification et de l'agrément de sécurité – Données numériques

ANNEXE A : Informations relatives à la structure ferroviaire

A.1. Plan du réseau



A.2. Liste des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure

Gestionnaire de l'infrastructure (au 31 décembre 2009)

Nom : CFL
Adresse : 9, place de la Gare, L-1616 Luxembourg
Site web : www.cfl.lu

Entreprises ferroviaires (au 31 décembre 2009)

a. Transport de passagers et de marchandises

Nom : CFL
Adresse : 9, place de la Gare, L-1616 Luxembourg
Site web : www.cfl.lu
Certificat de sécurité : N° 001 et 003 certificats conformes à la dir. 2001/14/CE
Valable jusqu'au : 16 septembre 2009 (périmés)

Au 31 décembre 2009, aucune EF ne disposait d'un certificat pour le transport de voyageurs et de marchandises.

b. Transport de passagers

Nom : CFL
Adresse : 9, place de la Gare, L-1616 Luxembourg
Site web : www.cfl.lu
Certificat de sécurité partie A : LU 11200090001
Valable jusqu'au : 16 septembre 2014
Certificat de sécurité partie B : LU 12200090001
Valable jusqu'au : 16 septembre 2014

c. Transport de marchandises

Nom : SNCF
Adresse : 34, rue du Commandant Mouchotte, F-75699 Paris Cedex 14
Site web : www.sncf.com
Certificat de sécurité : N° 002 certificat conforme à la dir. 2001/14/CE
Valable jusqu'au : 08 novembre 2010

Nom : CFL cargo SA
Adresse : 11, boulevard J.F. Kennedy, L-4170 Esch-sur-Alzette
Site web : www.cfl.lu (espace CFL cargo)
Certificat de sécurité : N° 004 certificat conforme à la dir. 2001/14/CE
Valable jusqu'au : 05 décembre 2011

Nom : SNCB (B-Cargo OPERATIONS)
Adresse : Avenue de la Porte de Hal, 40, B-1060 Bruxelles
Site web : www.sncb.be
Certificat de sécurité : N° 005 certificat conforme à la dir. 2001/14/CE
Valable jusqu'au : 10 mars 2013

A.2.1. Gestionnaire de l'Infrastructure

Nom	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)
Adresse	9, place de la Gare L-1616 Luxembourg
Site web	www.cfl.lu
Lien vers le document de référence du réseau	www.railinfra.lu
Agrément de sécurité (numéro/date)	-- / --
Date de début de l'activité commerciale	Loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure
Longueur totale de voie ferrée/Écartement	619 km / 1435mm
Longueur de voie ferrée en traction électrique/Tension	48 km / 3kV 528 km / 25kV
Total de ligne ferrée double/simple	147km / 128km
Longueur totale de voie ferrée LGV	0km
Équipement PAT utilisé	MEMOR II+ / ETCS niveau 1
Nombre de PN	142
Nombre de signaux principaux lumineux	518

Abréviations : LGV = Lignes à grande vitesse (au sens de la directive 96/48/CE)
 PAT = Protection automatique des trains
 PN = Passage à niveau

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.1. CFL

Nom	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)
Adresse	9, place de la Gare L-1616 Luxembourg
Site web	www.cfl.lu
Certificat de sécurité selon 2001/14/CE (numéro/date)	N° 001 / 20-12-2004 N° 003 / 07-09-2005
Date de début de l'activité commerciale	Loi du 16 juin 1947
Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)	A - N° LU 1120090001 / 20-12-2009 B - N° LU 1220090001 / 20-12-2009
Type de transport (marchandises...)	Passagers à l'exclusion des services à grandes vitesses Marchandises jusqu'au 16-09-2009
Nombre de locomotives	70
Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs	36 automotrices
Nombre de voitures	92 voitures 20 voitures-pilote
Nombre de wagons	
Nombre de conducteurs de train	250
Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)	230 (personnel d'accompagnement des trains)
Volume de transport de passagers	332,88 millions passagers kilomètres 7,13 millions de train kilomètres voyageurs
Volume de transport de marchandises	113,87 millions tonnes kilomètres brut remorquées

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.2. SNCF

Nom	SNCF
Adresse	34, rue du Commandant Mouchotte F-75699 Paris Cedex 14
Site web	www.sncf.com
<i>Certificat de sécurité selon 2001/14/CE (numéro/date)</i>	N° 002 / 08/11/2005
<i>Date de début de l'activité commerciale</i>	
<i>Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)</i>	
<i>Type de transport (marchandises...)</i>	Marchandises
<i>Nombre de locomotives</i>	
<i>Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs</i>	
<i>Nombre de voitures</i>	
<i>Nombre de wagons</i>	
<i>Nombre de conducteurs de train</i>	
<i>Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)</i>	
<i>Volume de transport de passagers</i>	
<i>Volume de transport de marchandises</i>	

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.3. CFL cargo S.A.

Nom	CFL cargo S.A.
Adresse	11, boulevard J.F. Kennedy L-4170 Esch-sur-Alzette
Site web	www.cfl.lu (espace CFL cargo)
<i>Certificat de sécurité selon 2001/14/CE (numéro/date)</i>	N° 004 / 11-12-2006
<i>Date de début de l'activité commerciale</i>	
<i>Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)</i>	
<i>Type de transport (marchandises...)</i>	Marchandises
<i>Nombre de locomotives</i>	
<i>Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs</i>	
<i>Nombre de voitures</i>	
<i>Nombre de wagons</i>	
<i>Nombre de conducteurs de train</i>	
<i>Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)</i>	
<i>Volume de transport de passagers</i>	
<i>Volume de transport de marchandises</i>	

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.4. SNCB

Nom	SNCB
Adresse	Avenue de la Porte de Hal, 40 B-1060 Bruxelles
Site web	www.sncb.be
<i>Certificat de sécurité selon 2001/14/CE (numéro/date)</i>	N°005 / 10-03-2008
<i>Date de début de l'activité commerciale</i>	
<i>Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)</i>	
<i>Type de transport (marchandises...)</i>	Marchandises
<i>Nombre de locomotives</i>	
<i>Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs</i>	
<i>Nombre de voitures</i>	
<i>Nombre de wagons</i>	
<i>Nombre de conducteurs de train</i>	
<i>Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)</i>	
<i>Volume de transport de passagers</i>	
<i>Volume de transport de marchandises</i>	

ANNEXE B : Organigrammes de l'Autorité nationale de Sécurité

B.1. Organisation interne

B.2. Relations avec d'autres instances nationales

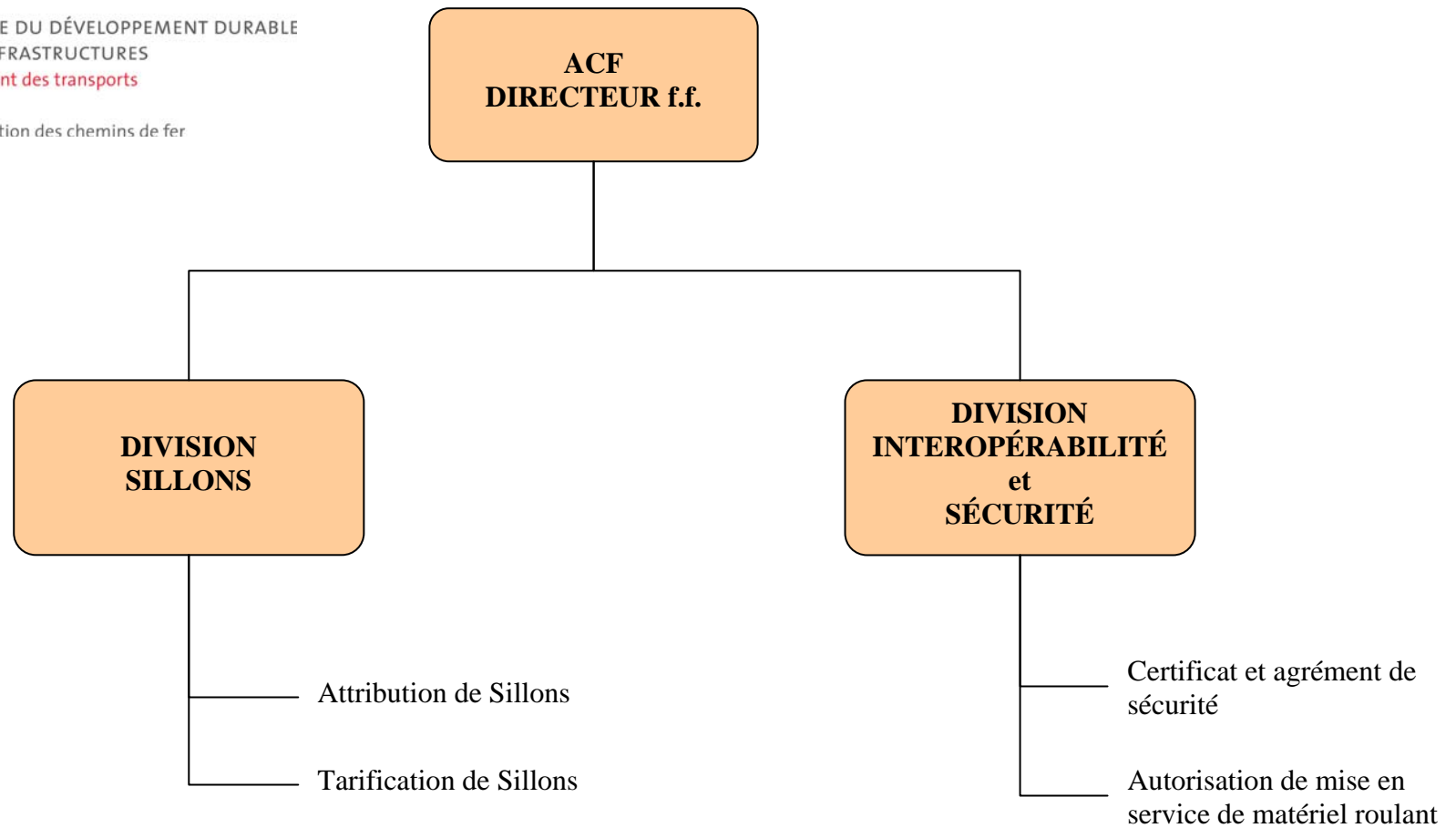
ANNEXE B : Organigrammes de l'Autorité nationale de Sécurité

B.1. Organisation interne au 31 décembre 2009



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Département des transports

Administration des chemins de fer

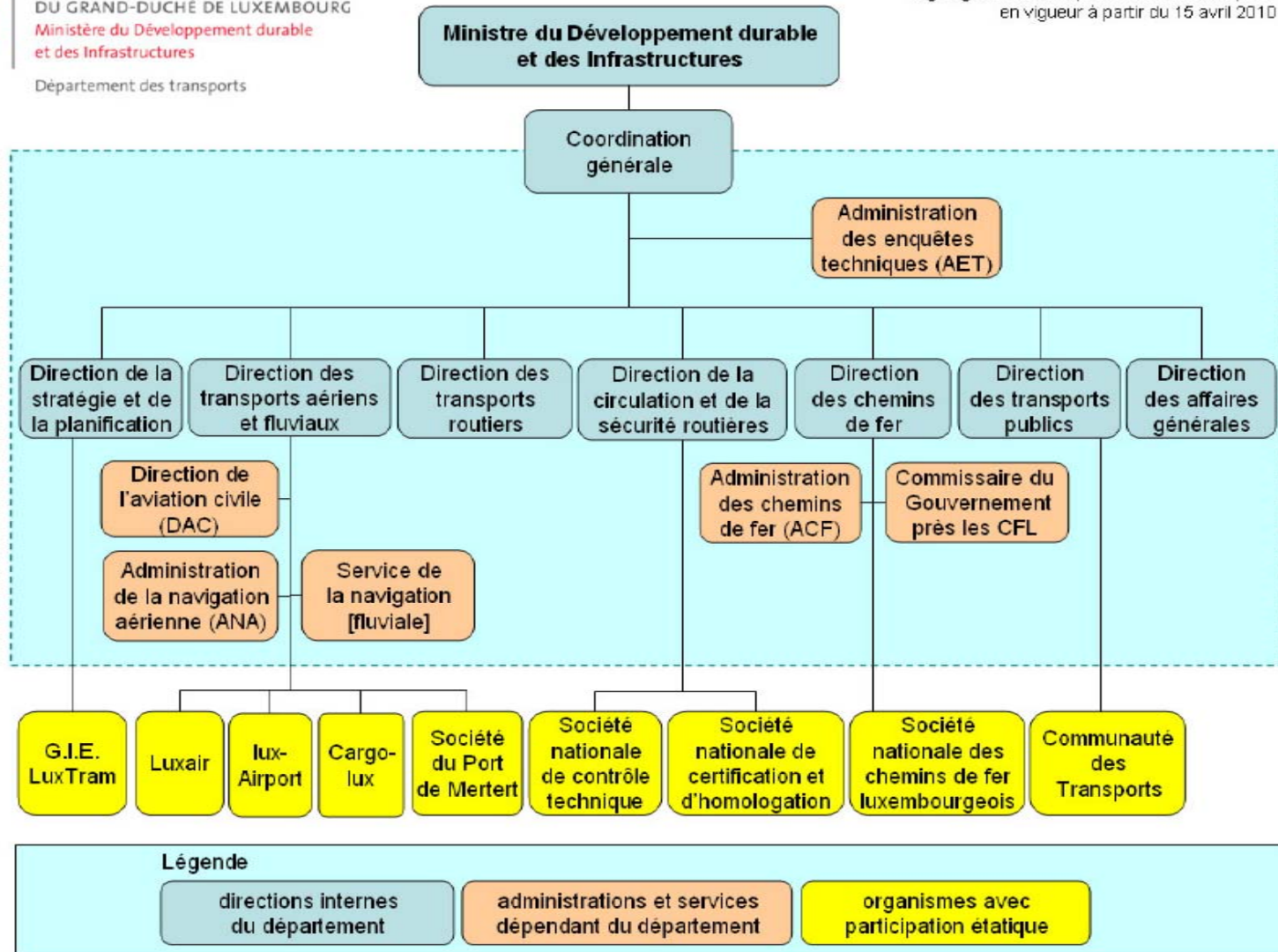


B2. Relations avec d'autres instances nationales



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures
Département des transports

Organigramme du Département des transports
en vigueur à partir du 15 avril 2010



ANNEXE C : Données ISC – Définitions utilisées

(ISC Indicateurs de Sécurité Communes)

C.1. Données ISC

Données de référence

Données de référence	
Nombre de millions kilomètre-train (millions km-t)	8,06
Nombre de millions kilomètre-train voyageurs (millions km-tv)	7,13
Nombre de millions kilomètre-train marchandises (millions km-tm)	0,93
Nombre de millions de passagers kilomètre (millions p-km)	332,88

C.1.1 Indicateurs relatifs aux accidents

C.1.1.1 Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) d'accidents significatifs et ventilation selon les types d'accidents

Accidents types	Nombre	Nombre par million km-t
Collisions de trains, y compris avec obstacles à l'intérieur du gabarit	0	0,00
Déraillements de trains	0	0,00
Accidents aux passages à niveau, y compris piétons	5	0,62
Accidents de personnes causés par matériel roulant en mouvement	3	0,37
Incendies dans le matériel roulant	0	0,00
Autres	0	0,00
Total	8	0,99

C.1.1.2 Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) de personnes grièvement blessées et personnes tuées par types de personnes et par type d'accidents

Personnes types	Nombre	Nombre par million km-t	Nombre par million p-km	Nombre par million km-tv
Passagers	0	0,00	0,00	0,00
Personnels, y compris sous-traitants	1	0,12		
Usagers des passages à niveau	0	0,00		
Personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires	2	0,25		
Autres	0	0,00		
Total	3	0,37		

Toutes les personnes ont été tuées par du matériel roulant en mouvement

Nombre par million p-km = Nombre par million de passagers km

Nombre par million km-tv = Nombre par million de km-train voyageurs

C.1.2 Indicateurs relatifs aux marchandises dangereuses

Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) d'accidents lors du transport de marchandises dangereuses

Accidents avec marchandises dangereuses	Nombre	Nombre par million km-t
Accidents mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses	0	0,00
Accidents de ce type entraînant la libération de substances dangereuses	0	0,00
Total	0	0,00

C.1.3 Indicateurs relatifs aux suicides

Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) de suicides

Suicides	Nombre	Nombre par million km-t
Total	4	0,50

C.1.4 Indicateurs relatifs aux précurseurs d'accidents

Nombre total et relatif par million kilomètre-train (million km-t) et par type de précurseurs

Précurseurs types	Nombre	Nombre par million km-t
Ruptures de rail	12	1,49
Gauchissements de la voie	7	0,87
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	2	0,25
Signaux fermés franchis sans autorisation	1	0,12
Ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service	0	0,00
Total	22	2,73

C.1.5 Indicateurs relatifs à l'impact économique des accidents

Coût total et relatif par million de kilomètre-train (million km-t) en euros et par type de coût. Seulement l'impact économique des **accidents significatifs** (au nombre de 3) est pris en compte dans le tableau ci-dessous.

Coût types	milliers €	milliers € par million km-t
Nombre de morts et de blessés graves multiplié par la valeur de prévention d'un mort ou blessé grave.	8163,3	1012,7
Coûts des dommages causés à l'environnement	0,0	0,0
Coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure	0,0	0,0
Signaux fermés franchis sans autorisation	0,0	0,0
Coûts des retards à la suite d'un accident	6,6	0,8
Total	8169,9	1013,5

C.1.6 Indicateurs relatifs à la sécurité technique de l'infrastructure et à sa mise en oeuvre

C.1.6.1 Système de Protection Automatique des Trains (PAT)

Indicateurs	MEMOR II+	ETCS
Pourcentage des voies dotées d'un système PAT en service	100%	59%
Pourcentage des signaux fixes principaux et fixes avancés dotés d'un système PAT en service	100%	48%
Pourcentage des kilomètres-train parcouru avec systèmes PAT opérationnels (estimation)	97%	2%

C.1.6.2 Nombre de passages à niveau (total, par kilomètre de ligne et par kilomètre de voie) et par types de passages à niveau

a) Passages à niveau actifs par type	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (619 km)
i) Avertissement automatique côté usagers	3	0,0109	0,0048
ii) Protection automatique côté usagers	0	0,0000	0,0000
iii) Protection et avertissement automatiques côté usagers	83	0,3018	0,1341
iv) Protection et avertissement automatiques côté usagers et protection côté rails	0	0,0000	0,0000
v) Avertissement manuel côté usagers	18	0,0655	0,0291
vi) Protection manuelle côté usagers	2	0,0073	0,0032
vii) Protection et avertissement manuels côté usagers	1	0,0036	0,0016
Total	107	0,3891	0,1729

b) Passages à niveau passifs	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (619 km)
Total	35	0,1273	0,0565

c) Passages à niveau actifs et passifs	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (619 km)
Total	142	0,5164	0,2246

C.1.7 Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

Audits internes effectués par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires, tels qu'ils sont définis dans la documentation du système de gestion de la sécurité. Nombre total d'audits effectués et pourcentage par rapport aux audits requis (et/ou prévus).

Audits internes	CFL/GI	CFL/EF	CFL cargo	SNCF
Nombre	87	89	141	
Pourcentage réalisé par rapport au prévu		79%		

Nombre total d'audits	317
------------------------------	------------

C.2. Définitions utilisées dans le rapport annuel

Les indicateurs de sécurité communs fournis et les définitions utilisées dans ce rapport sont conformes à l'Annexe I et à son Appendice de la directive 2004/49/CE modifiée par la directive 2009/149/CE du 27 novembre 2009.

C.3. Abréviations

ACF	Administration des Chemins de Fer
AET	Administration des Enquêtes Techniques
ANS	Autorité Nationale de Sécurité
CFL/GI	CFL Gestionnaire d'Infrastructure
CFL/EF	CFL Entreprise Ferroviaire
BEA-TT	Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transports Terrestre (France)
EF	Entreprise ferroviaire
ERA	European Railway Agency (Agence ferroviaire européenne)
ETCS	European Train Control System
GI	Gestionnaire de l'Infrastructure
ISC	Indicateur de Sécurité Commun
MDDI	Ministère du Développement durable et des Infrastructures
MEMOR II+	Système d'aide à la conduite, amélioration du système brosse-crocodile
Mémorial	Journal Officiel du Grand-Duché
MR	Matériel Roulant
PN	Passage à Niveau
RGD	Règlement grand-ducal
RGE	Règlement Général de l'Exploitation technique
RNE	RailNetEurope
STI	Spécification Technique d'Interopérabilité

ANNEXE D : Modifications importantes de la législation et de la réglementation

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
Législation nationale générale sur la sécurité des chemins de fer				
Législation concernant l'autorité de sécurité nationale.	La loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire	01/08/2009	Nouvelle loi Cette loi a comme objet : 1. la transposition en droit national de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ; 2. de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sécurité ferroviaire; 3. d'instituer une Administration des Chemins de Fer; et 4. de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation et la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.	La loi détermine les exigences en matière de sécurité applicables au système ferroviaire luxembourgeois, y compris la gestion sûre de l'infrastructure et du trafic, ainsi que l'interaction entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure. La loi comprend entre autre des exigences en matière de certification des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des exigences relatives à la qualification du personnel affecté à des tâches de sécurité et à la certification du matériel roulant.
Législation concernant la certification du gestionnaire d'infrastructure	Règlement grand-ducal (RGD) du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire	05/10/2010	Nouveau (RGD) Ce RGD fixe les modalités d'exécution de la loi du 22 juillet 2009 concernant l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure.	Le RGD contient le détail des conditions d'obtention et de validité des agréments de sécurité ainsi que les modalités du renouvellement, du réexamen et du retrait.
Législation concernant la certification des entreprises ferroviaires	Règlement grand-ducal (RGD) du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.	05/10/2010	Nouveau RGD abrogeant le RGD du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires.	Le RGD contient le détail des conditions d'obtention et de validité des certificats de sécurité ainsi que les modalités du renouvellement, du réexamen et du retrait.

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
			Ce RGD fixe les modalités d'exécution de la loi du 22 juillet 2009 concernant les certificats de sécurité des entreprises ferroviaires.	
Législation concernant les organismes notifiés, les assesseurs et les organes tiers chargés de l'enregistrement, des contrôles, etc.	Aucune nouvelle règle			
Règles nationales de sécurité ferroviaire				
Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux existants	Aucune nouvelle règle			
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires	La loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire	01/08/2009	Nouvelle loi Transposition de la directive sur la sécurité ferroviaire 2004/49/CE en législation luxembourgeoise	La loi comprend entre autres des exigences en matière de certification des entreprises ferroviaires.
	Règlement grand-ducal (RGD) du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires	05/10/2010	Nouveau RGD abrogeant le RGD du 24 octobre 2003 sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires. Ce RGD fixe les modalités d'exécution de la loi du 22 juillet 2009 concernant les certificats de sécurité des entreprises ferroviaires.	Le RGD contient le détail des conditions d'obtention et de validité des certificats de sécurité ainsi que les modalités du renouvellement, du réexamen et du retrait.

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
Règles concernant les exigences en matière d'autorisation de la mise en service et de l'entretien du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI. Il convient de notifier également les règles applicables à l'échange de matériel roulant entre entreprises ferroviaires, les systèmes d'enregistrement et les exigences applicables aux procédures d'essai.	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 01 édition 2009 - Généralités § 09.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 01 édition 1991. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Prescription générale concernant le certificat d'admission à la circulation.
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 07 édition 2009 - Formations des trains § 03., §06., § 10. Art. 01-05, 08, §15. Art. 01 et 18.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 07 édition 1999 - Formations des trains. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes	Prescriptions concernant les vitesses limites du matériel roulant, les examens techniques des véhicules remorqués, les conditions techniques applicables au matériel remorqué et les conditions techniques applicables aux wagons chargés de marchandises dangereuses.
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 08 édition 2009 - Freinage § 04. Art. 03., § 05. et § 06.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 08 édition 1999 – Freinage. Le nouveau fascicule modifie ou remplacent certaines procédures opérationnelles existantes.	Prescriptions concernant les systèmes de freinage, les organes du frein à air comprimé, continu et automatique et les inscriptions, les marques et les signes relatifs aux équipements de freins.
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 09 édition 2009 - Conduite et accompagnement des trains § 03. Art. 06.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 09 édition 1999. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Prescription concernant le dispositif de veille automatique DVA.

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Appendice I édition 2009 - Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du RGE Chap. 28.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Appendice édition 2000. Adaptation conséquente aux nouvelles dispositions introduites par les RGE 01, 02, 07, 08 et 09.	Caractéristiques des engins moteurs admis à la circulation sur les lignes du réseau ferroviaire luxembourgeois.
Règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des STI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic.	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 01 édition 2009. Généralités	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 01 édition 1991. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Définitions fondamentales de l'exploitation et des principes généraux de la circulation ferroviaire.
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 02 édition 2009 - Signaux et repères.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 02 édition 1999. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Signaux et repères utilisés sur le réseau ferré luxembourgeois - description et signification.
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 07 édition 2009 - Formation des trains.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 07 édition 1999. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Prescriptions concernant la formation des trains de voyageurs et des trains de marchandises. Prescriptions d'exploitation technique concernant le transport de marchandises dangereuses et les transports exceptionnels .

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 08 édition 2009 - Freinage.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 08 édition 1999. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Notions fondamentales et définitions concernant le freinage, le freinage des trains et des rames de manœuvres et l'immobilisation des rames en stationnement sans engin moteur.
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 09 édition 2009 - Conduite et accompagnement des trains.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 09 édition 1999. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Prescriptions concernant la conduite et l'accompagnement des trains.
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Appendice I édition 2009 - Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du RGE.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Appendice édition 2000. Adaptation conséquente aux nouvelles dispositions introduites par les RGE 01, 02, 07, 08 et 09.	Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE).
	Consigne spéciale relative à l'exploitation de courtes lignes en impasse édition 2009.	02/02/2009	Annule et remplace la Consigne spéciale relative à l'exploitation de courtes lignes en impasse édition 2001. Adaptation conséquente aux nouvelles dispositions introduites par les RGE 01, 02, 07, 08 et 09.	Prescriptions relative à l'exploitation de courtes lignes en impasse.

	Référence légale	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'une nouvelle loi ou d'une modification de la législation existante)	Description
Règles définissant les exigences applicables aux règles internes supplémentaires (statuts de la société) qui doivent être établies par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 01 édition 2009 - Généralités § 06.		Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 01 édition 1991. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Prescriptions pour l'établissement de documents complémentaires au Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE).
Règles concernant les exigences applicables au personnel exécutant des tâches critiques de sécurité, y compris les critères de sélection, l'état de santé, la formation professionnelle et la certification, pour autant qu'elles ne soient pas encore couvertes par une STI.	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 01 édition 2009 - Généralités § 07. et 21.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 01 édition 1991. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Définitions et prescriptions concernant les qualités et les aptitudes des agents d'exploitation technique.
	Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 09 édition 2009 - Conduite et accompagnement des trains § 03.	02/02/2009	Annule et remplace le Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE) Fascicule 09 édition 1999. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Prescriptions générales concernant les aptitudes et la certification du personnel de conduite, du personnel d'accompagnement et des pilotes.
Règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents	Aucune nouvelle règle			

ANNEXE E : L'évolution de la certification et de l'agrément de sécurité – Données numériques

E.1. Certificats de sécurité délivrés conformément à la Directive 2001/14/CE

Nombre de certificats de sécurité détenus en 2009 par des entreprises ferroviaires titulaires d'une licence délivrée	par le G.-D. du Luxembourg	2
	par un autre État membre	2

E.2. Certificats de sécurité délivrés conformément à la directive 2004/49/CE

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
E.2.1. Nombre de certificats de sécurité partie A valables détenus en 2009 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	0	0	1
	dans un autre État membre	0	0	0

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
E.2.2. Nombre de certificats de sécurité partie B valables détenus en 2009 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	0	0	1
	dans un autre État membre	0	0	0

			A	R	I
E.2.3. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie A déposées en 2009 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	1	0	0
	dans un autre État membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0

			A	R	I
E.2.4. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie B déposées en 2009 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	1	0	0
	dans un autre État membre	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0

A = Demande acceptée, le certificat est déjà délivré.

R = Demande refusée, aucun certificat n'a été délivré.

I = L'affaire est encore en instance, aucun certificat n'a encore été délivré.

E.2.5. Liste des pays où les EF faisant la demande d'un certificat de sécurité partie B dans votre État membre ont déjà obtenu leur certificat de sécurité partie A.

En 2009 aucune demande de ce genre n'a été enregistrée.

E.3. Agréments de sécurité délivrés conformément à la Directive 2004/49/CE

	Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
E.3.1. Nombre d'agréments de sécurité valables détenus en 2009 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés au G.-D. du Luxembourg	0	0	0

		A	R	I
E.3.2. Nombre de demandes d'agrément de sécurité déposées en 2009 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux agréments	0	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés	0	0	0
	Agréments renouvelés	0	0	0

A = Demande acceptée, l'agrément est déjà délivré.

R = Demande refusée, aucun agrément n'a été délivré.

P = L'affaire est encore en instance, aucun agrément n'a encore été délivré.

E.4. Aspects procéduraux – Certificats de sécurité partie A

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
Délai moyen entre la réception d'une demande (après réception de toutes les informations nécessaires) et la délivrance finale d'un certificat de sécurité partie A en 2009 pour des EF détenant une	licence délivrée par le G.-D. du Luxembourg			80 jours ouvrables
	licence délivrée par un autre État membre			

E.5. Aspects procéduraux – Certificats de sécurité partie B

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
Délai moyen entre la réception d'une demande (après réception de toutes les informations nécessaires) et la délivrance finale d'un certificat de sécurité partie B en 2009 pour des EF détenant une	licence délivrée par le G.-D. du Luxembourg			80 jours ouvrables
	licence délivrée par un autre État membre			

E.6. Aspects procéduraux – Agréments de sécurité

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
Délai moyen, entre la réception d'une demande (après réception de toutes les informations nécessaires) et la délivrance finale d'un agrément de sécurité en 2009 pour les gestionnaires de l'infrastructure	enregistrés au G.-D- du Luxembourg			
	enregistrés auprès d'un autre État membre			