



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Département des transports

Administration des chemins de fer

Rapport annuel 2011

de l'Administration des Chemins de Fer

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

1, Porte de France
L-4360 Esch-sur-Alzette
Téléphone +352 26191220
Téléfax +352 26191229
www.railinfra.lu

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

1, Porte de France

L-4360 Esch-sur-Alzette

Téléphone +352 26191220

Téléfax +352 26191229

www.railinfra.lu

TABLE DES MATIÈRES

<u>A.1. Portée du rapport</u>	<u>3</u>
<u>A.2. Synthèse (Summary).....</u>	<u>3</u>
<u>B. Section préliminaire.....</u>	<u>5</u>
1. <i>Introduction au rapport</i>	5
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>	6
<u>C. Organisation.....</u>	<u>8</u>
1. <i>Présentation de l'organisation</i>	8
2. <i>Organigrammes.....</i>	11
3. <i>Activités.....</i>	10
<u>D. Evolution de la sécurité ferroviaire</u>	<u>15</u>
1. <i>Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances de sécurité.....</i>	15
2. <i>Données détaillées de l'analyse des tendances.....</i>	19
3. <i>Résultats des recommandations de sécurité.....</i>	21
<u>E. Modifications importantes apportées aux dispositions législatives, réglementaires et administrative</u>	<u>22</u>
1. <i>Législation nationale.....</i>	23
2. <i>Réglementation</i>	24
<u>F. Evolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité</u>	<u>23</u>
1. <i>Législation nationale – dates de début – validité</i>	23
2. <i>Données numériques (Annexe E)</i>	24
3. <i>Aspects procéduraux.....</i>	24

<u>G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure</u>	<u>27</u>
<u>H. Rapport sur l'application des MSC relatives à l'évaluation des risques.....</u>	<u>29</u>
<u>I. Conclusions – Priorités</u>	<u>30</u>
<u>J. Sources d'information</u>	<u>31</u>
<u>K. Annexes</u>	<u>31</u>

A.1. PORTEE DU RAPPORT

Le présent rapport reflète les activités de l'**ACF** (**A**DMINISTRATION des **C**HEMINS de **F**ER) en tant qu'Autorité Nationale de Sécurité (**N**ATIONAL **S**AFETY **A**UTHORITY, **NSA**) au courant de l'exercice 2011.

Les objectifs du rapport sont définis à l'article 5 de la loi modifiée 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 Sécurités 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,
- e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter (voir page 9 Art. 20ter paragraphe 5).

Comme la loi susmentionnée attribue à l'ACF l'obligation d'assumer les fonctions d'organisme de répartition des sillons et d'organisme de tarification, ce rapport fournit également un aperçu condensé des prestations fournies par l'ACF dans ce domaine.

A.2. SYNTHÈSE (SUMMARY)

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

2011 is the third annual safety report established by ACF. Thus an expressive analysis of trends is not yet possible.

The ACF annual safety report 2011 deals with the activities of ACF and the Common Safety Indicators (CSI).

In 2011, Luxembourg delivered one safety certificate type A and two type B according to the safety directive. Further a request for safety certificate part B was registered. For this safety certificate, the evaluation process is on-going. The same applies to the request for a safety authorisation by the infrastructure manager.

Due to limited human resources, ACF was only able to perform one safety inspection (RU disposing a Luxembourgish A et B certificate) during 2011.

The following major safety-related events were recorded:

Events	2011	2010
Accidents at level crossings, including accidents involving pedestrians	0	2
Train collisions	0	1
Accidents with unauthorized persons on railway premises hit by rolling stock in motion (suicide couldn't be proven by one hundred percent reliability)	1	0
Employee died during work caused by rolling stock in motion	0	0
Suicides	7	3
Broken rails	2	1
Track buckles	1	1
Wrong-side signalling failures	1	3
Signal passed at danger	11	4

Hereafter some safety related infrastructure characteristics:

Infrastructure characteristics	2011	2010
Tracks equipped with the Automatic Train Protection System MEMOR II+	100%	100%
Main fixed Signals and caution fixed signals equipped with the Automatic Train Protection System MEMOR II+	100%	100%
Tracks equipped with ETCS Level 1	88%	80%
Main fixed Signals and caution fixed signals equipped with ETCS Level 1	87%	62%
Active level crossings	106	106
Passive level crossings	32	32

B. SECTION PRELIMINAIRE

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 modifiée 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 troisième 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 pour l'exercice 2011, 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, elle se trouve actuellement encore en phase de mise en place (instauration de l'organisation interne et recrutement de personnel. Dans la mesure du possible mais non dans la fréquence voulue, elle a effectué un contrôle auprès des EF. Ainsi le rapport ne contient que des données restreintes relatives au paragraphe d) de l'Art. 5 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire.

Concernant les indicateurs de sécurité communs l'ACF a appliqué la directive 2009/149/CE de la Commission modifiant les indicateurs de sécurité communs et les méthodes communes de calcul du coût des accidents de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil.

Conformément à l'Art. 5. de loi modifiée du 22 juillet 2009, l'ACF 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.)

Le présent document étant le troisième rapport de sécurité établi par le Grand-Duché du Luxembourg, il n'est pas encore propice de s'exprimer en détail sur l'évolution de la sécurité dans le domaine ferroviaire.

Les indicateurs de sécurité communs fournis à l'ERA en 2010 ont été analysés par celle-ci. Cette analyse n'a pas provoqué de retour de recommandations d'amélioration. Les indicateurs de sécurité de 2011 restent dans l'ordre de grandeur des exercices précédents, à part les franchissements de signaux fermés qui ont connus une nette augmentation, sans qu'un accident grave ne se soit produit. Ainsi de façon global, la sécurité ferroviaire se maintient à un bon niveau.

Un accident mortel d'une personne non autorisée se trouvant dans les emprises ferroviaires, heurtée par le matériel roulant s'est produit. Au courant de l'exercice 2011, sept suicides et onze franchissements de signaux fermés sans autorisation ont été enregistrés. A part les mesures prises individuellement envers le conducteur responsable du franchissement de signaux fermés, des mesures d'ordre général ont été introduites au niveau de la formation de base et de la formation continue (action sur le comportement). L'EF responsable de neuf dépassements a procédé à l'introduction d'un coaching des conducteurs par ses instructeurs et à la création d'un groupe de mécaniciens tuteurs, prenant en charge et instruisant chaque candidat conducteur individuellement.

Plusieurs textes légaux ont été introduits dans le droit luxembourgeois, modifiant ou complétant la législation luxembourgeoise existante, notamment la transposition de la directive 2008/110/CE et la publication du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), appendice C de la COTIF.

En 2011 des certificats de sécurité partie A et partie B conformément à la directive 2004/49/CE ont été délivrés à une EF (renouvellement), une autre EF s'est vue attribuer un certificat B. Fin 2011 deux EFs sont en possession de certificats A et B, une troisième disposant d'un certificat B.

Un certificat de sécurité partie A et deux certificats partie B ont été établis sur base des dossiers présentés par les requérants et des discussions menées avec ceux-ci. Comme la demande d'un nouveau certificat partie B a été introduite en 2010, 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.

Pour le renouvellement d'un certificat partie A et B, l'évaluation a été faite par rapport aux critères du règlement (UE) N°1158/2010.

Une autre EF ayant demandé un certificat partie B, la procédure d'évaluation est en cours.

L'évaluation de la première demande en obtention d'un agrément de sécurité a été enregistrée, l'évaluation est en cours. Pour cette demande datant de 2010, l'ACF procède à une double évaluation, une par rapport au projet de règlement (UE), élaboré par l'ERA, et une deuxième par rapport au règlement (UE) N°1169/2010. En effet, après la clôture de l'évaluation et sur base du projet de règlement, un agrément d'une durée de validité pour un an devrait être établi. Durant cette année, le GI aura la possibilité de se conformer complètement aux exigences du règlement (UE) N°1169/2010.

C. ORGANISATION

1. Présentation de l'organisation

L'ACF a été créée par l'article 3 de la loi modifiée 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., 4.2. et 20ter 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 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;

k) vérifier, dans le cadre d'audits relatifs aux wagons de fret, à ce que l'entité chargée de l'entretien soit certifiée conformément au cadre légal communautaire et national;

l) tenir, mettre à jour et adapter le registre national des véhicules en veillant à ce que les véhicules soient dûment inscrits dans le registre national des véhicules et à ce que les informations relatives à la sécurité y figurant soient exactes et tenues à jour.

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.

Art. 20ter 1. Chaque véhicule, avant qu'il ne soit mis en service ou utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, se voit assigner une entité chargée de l'entretien qui est inscrite dans le registre national des véhicules.

2. Une entreprise ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur peut être entité chargée de l'entretien.

3. Sans préjudice de la responsabilité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure pour l'exploitation d'un train en toute sécurité prévue à l'article 12, paragraphe 3, l'entité veille, au moyen d'un système d'entretien, à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité. À cette fin, l'entité chargée de l'entretien veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément :

a) au carnet d'entretien de chaque véhicule ;

b) aux exigences en vigueur y compris aux règles en matière d'entretien et aux dispositions relatives aux STI.

L'entité chargée de l'entretien effectue l'entretien elle-même ou le sous-traite à des ateliers d'entretien.

4. Lorsqu'il s'agit de wagons de fret, chaque entité chargée de l'entretien doit être certifiée par un organe accrédité ou reconnu. Les processus d'accréditation et de reconnaissance se fondent sur des critères d'indépendance, de compétence et d'impartialité. L'accréditation et la reconnaissance sont prononcées par le ministre après avoir demandé l'avis de l'Administration des Chemins de Fer.

Lorsque l'entité chargée de l'entretien est une entreprise ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure, la conformité aux exigences est contrôlée par l'Administration des Chemins de Fer conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité. Cette certification n'est applicable qu'aux véhicules dont l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire d'infrastructure est le détenteur.

5. Les obligations d'identification et de certification de l'entité chargée de l'entretien peuvent être remplies par d'autres mesures, dans les cas suivants :

- a) *véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;*
- b) *véhicules utilisés sur des réseaux ou des lignes dont l'écartement des voies est différent de celui du réseau ferré principal dans l'Union européenne et pour lesquels la conformité aux exigences visées au paragraphe 3 est assurée par des accords internationaux conclus avec des pays tiers ;*
- c) *véhicules visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2 et paragraphe 3, ainsi que transports spéciaux ou de matériel militaire nécessitant la délivrance d'un permis ad hoc par l'Administration des Chemins de Fer avant la mise en service. Dans ce cas, les dérogations sont accordées pour des périodes maximales de cinq ans.*

Ces autres mesures sont mises en œuvre par le biais de dérogations accordées par l'Administration des Chemins de Fer :

- a) *lors de l'immatriculation des véhicules, en ce qui concerne l'identification de l'entité chargée de l'entretien ;*
- b) *lors de la délivrance des autorisations et des certificats de sécurité aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructure, conformément aux procédures en vigueur pour la certification et l'agrément en matière de sécurité, en ce qui concerne l'identification ou la certification de l'entité chargée de l'entretien.*

Ces dérogations sont identifiées et justifiées dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 5.

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

Au 31 décembre 2011, l'ACF se composait d'un directeur et de quatre divisions.

- **La division Affaires Générales** avec 1 agent exécutant les missions de secrétariat et de finance ;
- **La division Affaires Juridiques** avec 1 juriste ;
- **La division Interopérabilité et Sécurité** comptait 6 agents :
 - 2 s'occupant de l'autorisation de mise en service de matériel roulant ferroviaire et des sujets annexes,
 - 1 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,
 - 1 attaché à l'élaboration et la mise à jour des différents registres
 - 1 s'occupant de la certification des entreprises ferroviaires, du gestionnaire d'infrastructure et des entités chargées de la maintenance,
 - 1 chargé de la gestion des affaires relatives aux sous-systèmes contrôle-commande et signalisation ;
- **La division Sillons** disposait de 10 agents traitant l'attribution et la tarification des sillons.

Fin 2011 l'effectif total s'élève à 19 agents.

Le recrutement d'autres experts en matière ferroviaire et la mise en place d'une organisation répondant à toutes les obligations nationales et internationales continuent à figurer parmi les objectifs principaux de l'ACF.

2. Organigrammes

Annexe B

3. Activités

Division Affaires Générales

Gestion des affaires administratives en relation avec le personnel, le courrier, l'acquisition de matériel de bureau, la centrale téléphonique, l'organisation des déplacements de service des agents de l'ACF, de même que des affaires de comptabilité de l'ACF.

Division Affaires Juridiques

Elaboration et signature des conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise entre d'une part l'autorité nationale de sécurité et le gestionnaire d'infrastructure et d'autre part les entreprises ferroviaires.

Contribution à l'élaboration de texte légaux luxembourgeois, dont notamment la transposition de textes légaux européens en droit luxembourgeois.

Division Interopérabilité et Sécurité

a) Organismes européens

Participation aux réunions plénières des autorités nationales de sécurité européennes avec l'Agence ferroviaire européenne et aux "workshops" y relatifs.

Participation aux réunions des différents groupes de travail (STI Wagons, STI Locomotives et Véhicules Passagers, Reconnaissance mutuelle du Matériel roulant, Registres National des Véhicules et de l'Infrastructure, Règles Nationales de Sécurité, Entité chargée de l'entretien, ERTMS, Performance Sécurité) auprès de l'Agence ferroviaire européenne à Lille. La décision quant à une participation de l'ACF aux groupes de travail est tributaire de l'importance du sujet par rapport à la disponibilité des ressources humaines.

Participation aux réunions ayant pour objet l'adaptation du protocole BeNeFLuCh à la numérotation imposée par l'Agence ferroviaire européenne en application de la décision 2009/965/CE de la Commission européenne.

Participation aux réunions dans le cadre de la reconnaissance mutuelle entre la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne avec finalisation du document technique au 17/03/2011.

Participation aux réunions du Comité pour l'Interopérabilité et la Sécurité Ferroviaire (RISC Committee) auprès de la Commission européenne pour le compte du MDDI. Ce Comité, composé de représentants des Etats membres, de la Commission

européenne et de l'Agence ferroviaire européenne, a été instauré par la directive 96/48 et traite tous les sujets concernant l'interopérabilité et la sécurité dans le domaine ferroviaire.

Participation active à différents "workshops" organisés par la Commission européenne, traitant de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire et à la « Task Force » sur les règles nationales de sécurité.

Participation aux réunions plénières et aux réunions du « Regulatory Subgroup » de l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates).

b) Organismes nationaux

Participation au groupe de travail du MDDI pour l'implémentation en droit luxembourgeois de la directive 2008/110/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires ; publication de la loi du 14 décembre 2011 transposant la directive 2008/110/CE.

c) Autorisation de sous-systèmes

Concertation avec le CFL GI portant sur le projet de construction d'une nouvelle ligne reliant les gares de Luxembourg et de Bettembourg ainsi que l'application des différentes procédures, dont notamment l'adoption d'une méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques, dans le cadre de nouvelles mises en service, d'un réaménagement ou d'un renouvellement de sous-systèmes.

Mise en place d'un registre national des véhicules avec enregistrement de 4.806 véhicules dont 4.553 wagons, 133 voitures, 109 engins moteurs (locomotives), 11 engins moteurs (engins de travail) et connexion au registre virtuel des pays de l'UE.

Préparation d'un registre national en vue de la confection des licences des conducteurs d'engin moteur.

Reconnaissance d'un psychologue de travail dans le cadre de la certification des conducteurs de trains.

Gestion du dossier et émission d'avis au Ministre portant sur l'agrément de 2 organismes compétents.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de type présentée par un constructeur en faveur d'une série de locomotives pour le compte d'une entreprise ferroviaire.

Gestion du dossier portant sur la demande d'autorisation de type présentée par un constructeur pour des automotrices tri-caisses à double étage.

Gestion du dossier traitant de l'équipement d'automotrices avec une nouvelle radio sol-train bi-mode analogique/GSM-R et établissement de 2 autorisations de mise en service applicables à un ensemble de 12 automotrices.

Gestion du dossier portant sur la mise en conformité par rapport aux exigences du GI imposés sur l'infrastructure ferroviaire nationale et l'immatriculation de locomotives.

Gestion de 4 dossiers et prise de décision concernant la compatibilité avec les installations du réseau et l'utilisation sur l'infrastructure ferroviaire nationale de nouvelles versions de logiciels appliquées à différent équipement des radios sol-train embarqués.

Analyse des dossiers et prise de décision face aux demandes d'autorisation de circulation à titre exceptionnel de matériel roulant sur le réseau ferré luxembourgeois (127 affaires traitées).

Analyse du dossier relatif à une exploitation de trains d'une longueur supérieure à 750m sur l'infrastructure ferroviaire nationale sur base d'une demande présentée par une entreprise ferroviaire.

Clôture de l'autorisation de mise en service d'un second lot d'automotrices acquises par une entreprise ferroviaire.

Etablissement d'une autorisation de mise en service d'une nouvelle versions de logiciels « H6 » applicable à différentes automotrices.

Etablissement d'une autorisation de mise en service pour 5 engins acquis par le gestionnaire d'infrastructure pour exécuter différents travaux de maintenance sur le réseau ferré.

Etablissement d'une autorisation de mise en service pour une régaleuse/profileuse de ballast acquise par le gestionnaire d'infrastructure.

Etablissement d'une autorisation de mise en service pour une locomotive diesel prise en location par une entreprise ferroviaire.

Clôture de l'autorisation de mise en service de 70 wagons plats à bogies du type Rens et de 540 wagons plats à bogies du type Rbnpss.

Etablissement des autorisations de mise en service de 18 wagons plats à bogies du type Slps.

Etablissement des autorisations sur l'immatriculation d'une totalité de 330 wagons existants et de différents types de construction dans le registre national des véhicules et destinés à l'exploitation sur la partie du réseau NON-TEN telle que visée par la loi du 18 décembre 2006 (réseau tertiaire).

Admission à la circulation de 338 wagons plats à bogies articulés du type Sdggmrss TWIN, aménagés pour le transport de caisses mobiles.

d) Certification en matière de sécurité

Finalisation de l'instruction des dossiers relatif à la demande d'un certificat B et de renouvellement de la certification A et B d'une entreprise ferroviaire.

Instruction du dossier relatif à la demande d'un certificat de sécurité B d'une entreprise ferroviaire, ainsi que de la demande concernant l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure

Division Sillons

Attribution, pour la période horaire 2011, valable du 13.12.2010 au 12.12.2011, de 1.625 sillons dont 1.165 pour le trafic voyageurs et 237 pour le trafic fret. 223 sillons concernaient des parcours à vide et pas de sillons des trains de service. Ces 1.625 sillons représentaient 362.080 trains prévus de parcourir 8.825.466 km.

Publication de 30 Avis-Horaires concernant 769 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2011.

Etablissement de 702 Avis-Trains concernant 35.897 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5).

Emission de 10.397 Avis-Trains (court-terme) par le poste 24h/24h concernant des modifications de dernière minute.

Au total 365.042 trains ont réellement circulé et ont parcouru 8.860.401 km en 2011.

Etablissement de l'horaire 2012, commençant le 12.12.2011 et étant valable jusqu'au 08.12.2012. 1.553 sillons ont été attribués dont 1.147 concernant des trains voyageurs, 228 des trains de fret et 174 parcours à vide et 4 trains de service.

Adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2012.

Participation à 2 assemblées générales de RailNetEurope (RNE) à Bled et à Vienne, ainsi qu'à divers groupes de travail de RNE.

Support des entreprises ferroviaires aux réunions du Forum Train Europe (FTE).

Membre consultatif aux assemblées du Comité de gestion Corridor C.

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	
18/01/2011	Luxembourg	Dépassement signal	– Mise à pied du conducteur Examen d'aptitude médical Bilan psychologique Vérification de connaissances professionnelles par un instructeur habilité Test pratique sur le simulateur de conduite – Après réhabilitation dans ses fonctions : 1^{ère} séance de travail, accompagnement par un instructeur habilité Suivi renforcé durant 1 année par accompagnements supplémentaires – Mesures d'ordre général introduites : Formation de base et formation continue – action sur le comportement Introduction d'un coaching des conducteurs par les instructeurs de l'EF Création d'un groupe de mécaniciens tuteurs chargés à prendre en charge et instruire un candidat conducteur à titre personnel
05/02/2011	Pétange	Dépassement signal	– Cf. mesures ci-dessus
03/06/2011	Esch-sur-Alzette	Dépassement signal	– Cf. mesures ci-dessus
14/06/2011	Belval-Usines	Dépassement signal	– Cf. mesures ci-dessus
18/07/2011	Rodange	Dépassement signal	– Cf. mesures ci-dessus
19/07/2011	Rodange	Dépassement signal	– Cf. mesures ci-dessus

Accidents/précurseurs à l'origine des mesures			Mesures de sécurité prises
Date	Lieu	Description de l'événement	
09/09/2011	Berchem	Dépassement signal	– Cf. mesures ci-dessus
03/10/2011	Bettembourg	Dépassement signal	– Cf. mesures ci-dessus
23/11/2011	Noertzange	Dépassement signal	– Cf. mesures ci-dessus
14/11/2011	Luxembourg	Dépassement d'un signal principal en position fermée alors que, lors du passage du train, le signal avancé indiquait la position ouverte du signal principal.	– Mise à pied du conducteur (d'après l'étude, voir ci-dessous, le conducteur n'était pas en cause) – Une étude a été menée par le GI et le fournisseur des équipements CCS du poste de commande. La fermeture du signal a été effectuée de façon automatique et inopinée au moment où le train avait déjà passé le signal avancé. Lors de la fermeture et du dépassement du signal aucun danger pour l'exploitation n'a existé.
07/03/2011	Ettelbruck	Un signal mobil d'arrêt (SMA), devant protéger une équipe travaillant dans les voies, fut implanté erronément au mauvais endroit	– Le service de maintenance a été invité à rappeler à son personnel lors de cours de recyclage qu'il est important de s'assurer de l'implantation correcte des SMA
05/05/2011	Gare de Luxembourg Secteur Nord	Chute d'une plaque métallique d'un chantier routier sur les caténaires de la voie Dm-L (Section élémentaire 1070)	– Mesures immédiates prises : Barrage des voies et arrêt des travaux – Mesure prise suite à l'enquête de l'inspecteur des entreprises privées : Mise en place sous la dalle à démolir d'un plancher de protection en bois reposant sur les semelles des poutres maîtresses
20/05/2011	Luxembourg Bifurcation Stadtgrund	Affaissement de la voie 311 suite aux travaux de génie civil sur le perré	– Adaptations des procédures d'inspection
26/05/2011 22/06/2011 09/07/2011 29/07/2011	Gare de Luxembourg Secteur Satdtgrund	Heurt du pont ferroviaire de Clausen par un camion	– Aménagement de gabarits fixes de part et d'autre de l'ouvrage évitant le contact d'engins routiers avec les tabliers supportant les voies ferrées de la ligne 1

Accidents/précurseurs à l'origine des mesures			Mesures de sécurité prises
Date	Lieu	Description de l'événement	
20/06/2011	P.k. 45,850 de la ligne Luxembourg-Troisvierges Passage supérieur à Schieren	Pelle-mécanique travaillant aux abords des voies ferrées a heurté avec le bras de la pelle le train 8641 L-Gy au passage	– Elaboration par l'entreprises privée d'une formation « Risques ferroviaires » pour ses collaborateurs et ses sous-traitants réguliers (mise au point des documents par l'inspecteur Entreprises privées du Gestionnaire de l'Infrastructure) – Elaboration par l'entreprise privée d'une fiche d'accueil pour informer les sous-traitants et les intermédiaires lors de leur arrivée sur le chantier

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
Problème de communication sur le plan opérationnel entre francophones et germanophones	Communication	– Création d'un DVD pédagogique « Outil e-Learning » dans le cadre des problèmes de communication linguistiques
Retour d'expérience du GI	Gardiennage sur place des passages à niveau	– Réalisation d'un film documentaire sur la procédure du gardiennage sur place. – Ce métrage sert comme matériel didactique pour les cours de formation et de recyclage des garde-barrières
Demande de la délégation du personnel IF (GI)	Circulation des trains de travaux du GI	– Création d'un formulaire unique pour la demande de sillons auprès de l'ACF pour les besoins du gestionnaire d'infrastructure
Sécurité des personnes engagées sur le chantier (y compris les voyageurs)	Chantiers réalisés par le GI	– Mise en vigueur d'une note réglant la clôture des chantiers
Retour d'expérience du GI	Embranchement privé à Betrange-Strassen Présence du courant de retour dans l'embranchement	– Création d'une zone neutre – Isolement des voies de réception de l'embranché de la terre pendant la durée des mouvements de desserte
Retour d'expérience du GI	Plans schématiques des consignes bleues	– Mise en vigueur de l'instruction de service N°63 définissant les signes conventionnels se rapportant aux consignes bleues
Installation de traction électrique en 2X 25.000V / 50 Hz~	Installation de traction électrique	– Mise en vigueur du fascicule 1/5 définissant les principes généraux d'alimentation, de découpage et d'exploitation

Description de l'élément déclencheur	Description du domaine concerné	Mesures de sécurité prises
Retour d'expérience du GI	Chantiers réalisés par le GI	– Mise en vigueur d'une note définissant le gabarit pour la dépose de matériaux ferreux au droit des compteurs d'essieux lors de la réalisation de travaux
Divers dispositions transitoires du règlement grand-ducal du 16 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	Fascicule N°9 du Règlement Général de l'Exploitation Technique (RGE)	– Note annulant les dispositions du RGE 09.03.04 en cas de circulation sur ordre écrit en cas de conducteur n'ayant pas la connaissance de ligne
Retour d'expérience du GI	Consignes frontalières	– Adaptation de l'annexe N°1 et réédition de l'annexe N°3 de la consigne frontalière CFL/DB Netze – mise en vigueur le 01/08/2011

2. Données détaillées de l'analyse des tendances

Faits saillants	2011	2010
Accidents aux passages à niveau y compris les accidents impliquant des piétons	0	2
Collisions de trains, y compris avec obstacles à l'intérieur du gabarit	0	1
Accidents de personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires, heurtées par le matériel roulant en mouvement	1	0
Accidents mortels de personnel	0	0
Suicides	7	3
Ruptures de rail	2	1
Gauchissements de la voie	1	1
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	1	3
Franchissements de signaux fermés sans autorisation	11	4

Caractéristiques de l'infrastructure	2011	2010
Voies équipées avec le système protection automatique des trains MEMORII+	100%	100%
Signaux fixes principaux et signaux fixes avancés équipés avec MEMORII+	100%	100%
Voies équipées avec ETCS niveau 1	88%	80%
Signaux fixes principaux et signaux fixes avancés équipés avec ETCS niveau 1	87%	62%
Passages à niveau avec équipements actifs	106	106
Passages à niveau avec équipements passifs	32	32

En 2011 une personne non autorisée se trouvant dans les emprises ferroviaires a été grièvement blessée et 7 suicides ont été enregistrés. Ceci est une augmentation par rapport à 2010. Au niveau des précurseurs d'accidents/d'incidents les ruptures de rail et les gauchissements de la voie sont restés pratiquement inchangés. Les pannes de signalisation ont régressé, tandis que les franchissements de signaux fermés ont connu une nette augmentation.

Aucun des dépassements n'a provoqué un accident. L'entreprise ferroviaire principalement en cause a pris, à part les mesures envers le conducteur de train, des dispositions plus générales en matière de formation et de suivi des conducteurs (voir chapitre D tableau D.1.1).

L'implémentation d'ETCS niveau 1 côté infrastructure est en progression constante.

Le niveau de sécurité globale peut être considéré comme stable et à bon niveau. Toutefois, une tendance sur le moyen ou long terme des indicateurs de sécurité communs ne peut être fournie, du fait qu'il s'agit uniquement du troisième rapport annuel de l'Administration des Chemins de fer.

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 a publié 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 dont, 15 ont été implémentées ou sont en cours d'implémentation, 5 ont été rejetées et 1 ne concerne pas les acteurs ferroviaires luxembourgeois. L'ensemble de ces recommandations figurait dans le rapport de l'année 2009, ci-après une **information supplémentaire** sur la réalisation de la recommandation R8 :

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 (Tableau de Contrôle Optique) 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).

Suite aux différents problèmes techniques rencontrés lors de la phase d'essai de l'interface de connexion des systèmes ZNL 800 CFL et SAAT SNCF entre Longwy et Pétange, la mise en service de cette installation doit être reportée au début de l'exercice 2013.

E. MODIFICATIONS IMPORTANTES APPORTEES AUX DISPOSITIONS LEGISLATIVES, REGLEMENTAIRES ET ADMINISTRATIVES

1. Législation

- Loi du 2 juin 2011 portant

1. transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire;
2. modification du Code du travail

(Publication au Mémorial A N° 119 du 10-06-2011)

- Loi du 14 décembre 2011 portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant

1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire,
2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

(Publication au Mémorial A N° 273 du 27-12-2011)

- Texte coordonné de la loi modifiée du 22 juillet 2009 ayant pour 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

(Publication au Mémorial A N° 273 du 27-12-2011)

- Arrêté grand-ducal du 23 octobre 2011 portant publication du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Appendice C à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Vilnius, le 3 juin 1999 et approuvée par la loi du 15 juin 2006.

(Publication au Mémorial A N° 230 du 10.11.2011)

2. Réglementation

- Rectificatifs N°5 et N°6 de l'Appendice I au Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) par le Gestionnaire d'Infrastructure

Ce document contient des renseignements supplémentaires et des précisions d'application concernant les dispositions du Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE)

- **Adaptation de la consigne frontalière CFL – DB Netze**
Adaptation de l'annexe N°1 (Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Igel- Wasserbillig) et réédition de l'annexe N°3 (Gemeinsame Schnittstelle für EVU).
- **Note CFL 96 – 11/11 GR/I**
Annulation des dispositions du RGE 09.03.04. (Circulation sur ordre écrit avec réduction de la vitesse à 40 km/h en cas d'un conducteur n'ayant pas la connaissance de ligne) suite à l'échéance de diverses dispositions du règlement grand-ducal du 16 août 2010.

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

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

- 1.1. Date de départ pour délivrer des certificats de sécurité conformément à l'article 10 de la directive 2004/49/CE.

Le chapitre IV de la loi modifiée 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 modifié 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 de départ pour délivrer des agréments de sécurité conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

Le chapitre V de la loi modifiée 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 modifié 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. Existence de règles nationales de sécurité ou autre législation nationale se rapportant 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.

Les 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 de la mise à jour/modification de certificats de sécurité partie A (par exemple: un changement du type de service, une extension du trafic ou la taille de la société).

Aucune demande de mise à jour/modification enregistrée en 2011.

- 3.1.2. Raisons principales dans le cas où le délai moyen pour délivrer des certificats de sécurité partie A a dépassé les 4 mois prévus à l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire.

Aucun cas en 2011.

- 3.1.3. Aperçu des demandes émanant d'autres autorités nationales de sécurité pour vérifier ou accéder aux informations relatives au certificat partie A d'une entreprise ferroviaire qui a été certifiée au Luxembourg, mais qui demande un certificat partie B dans un autre État membre.

Aucune demande enregistrée en 2011.

- 3.1.4. Synthèse des problèmes en matière d'acceptation mutuelle du certificat de sécurité partie A valables dans toute la Communauté.

Aucun problème en 2011.

- 3.1.5. Droit demandé par l'autorité nationale de sécurité pour la délivrer un certificat de sécurité partie A.

Actuellement aucune redevance n'est due pour la délivrance d'un certificat partie A, un avant-projet de texte légal est en cours de préparation.

- 3.1.6. Synthèse des problèmes dans l'utilisation des formats harmonisés pour les certificats de sécurité partie A, en particulier en ce qui concerne les catégories relatives au type et à l'étendue du service.

Aucun problème en 2011.

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

L'évaluation de la demande par rapport aux critères repris au règlement (UE) N° 1158/2010 de la Commission relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un certificat de sécurité ferroviaire 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 mentionnés par les entreprises ferroviaires lorsqu'elles demandent un certificat de sécurité partie A.

Aucun problème signalé en 2011.

- 3.1.9. Procédure de retour d'information (p. ex. questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires de donner leur avis sur les procédures/pratiques d'octroi de certificats ou de réclamation.

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 2011.

3.2. Certificats de sécurité partie B

- 3.2.1. Raisons de la mise à jour/modification de certificats de sécurité partie B (par exemple: 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 de mise à jour/modification enregistrée en 2011.

- 3.2.2. Raisons principales dans le cas où le délai moyen pour délivrer des certificats de sécurité partie B a dépassé les 4 mois prévus à l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité.

Aucun cas en 2011.

- 3.2.3. Droit demandé par l'autorité nationale de sécurité pour délivrer un certificat de sécurité partie B.

Actuellement aucune redevance n'est due pour la délivrance d'un certificat partie B, un avant-projet de texte légal est en cours de préparation.

- 3.2.4. Synthèse des problèmes dans l'utilisation de formats harmonisés pour les certificats de sécurité partie B, en particulier en ce qui concerne les catégories relatives au type et à l'étendue du service.

Aucun problème en 2011.

- 3.2.5. Synthèse des problèmes/difficultés courant rencontrés par l'autorité nationale de sécurité dans les procédures de demande de certificats de sécurité partie B.

L'évaluation de la demande par rapport aux critères repris au règlement (UE) N° 1158/2010 de la Commission relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un certificat de sécurité ferroviaire 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 mentionnés par les entreprises ferroviaires lorsqu'elles demandent un certificat de sécurité partie B.

Aucun problème signalé en 2011.

- 3.2.7. Procédure de retour d'information (p. ex. questionnaire) permettant aux entreprises ferroviaires de donner leur avis sur les procédures/pratiques d'octroi de certificats ou de réclamation.

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 2011.

3.3. Agréments de sécurité

- 3.3.1. Raisons de la mise à jour/modification des agréments de sécurité.

Aucune demande de mise à jour/modification enregistrée en 2011.

- 3.3.2. Raisons principales dans le cas où le délai moyen pour délivrer des agréments de sécurité a dépassé les 4 mois prévus à l'article 12, paragraphe 1, de la directive sur la sécurité ferroviaire.

Aucun cas en 2011.

- 3.3.3. Synthèse des problèmes/difficultés régulièrement rencontrés par l'autorité nationale de sécurité dans les procédures de demande d'agréments de sécurité.

L'évaluation de la demande par rapport aux critères, repris au règlement (UE) N° 1169/2010 de la Commission relatif une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire, 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.

- 3.3.4. Synthèse des problèmes mentionnés par les gestionnaires de l'infrastructure lorsqu'ils demandent un agrément de sécurité.

Aucun problème signalé en 2010.

3.3.5. Procédure de retour d'information (p. ex. questionnaire) permettant aux gestionnaires de l'infrastructure de donner leur avis sur les procédures/pratiques de remise d'agréments ou de réclamation.

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. Droit demandé par l'autorité nationale de sécurité pour délivrer un agrément de sécurité.

Actuellement aucune redevance n'est due pour la délivrance d'un agrément de sécurité, un avant-projet de texte légal est en cours de préparation.

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

Comme l'ACF ne vient d'être créée qu'en août 2009 et que ses ressources humaines reste très limitées, elle n'a réalisé qu'un contrôle auprès d'une EF disposant de certificat A et B luxembourgeois.

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

1.1. Audits/contrôles/Listes de contrôle

Dû au manque d'effectif de la Division Interopérabilité et Sécurité, la surveillance des EF et du GI s'est limitée à un contrôle effectué chez l'une des EFs étant détenteur des certificats A et B délivrés par le Ministère luxembourgeois du Développement durable et des Infrastructures. Le contrôle a porté essentiellement sur l'état de service du matériel roulant remorqué.

1.2. Aspects liés à la vigilance/Points sensibles à surveiller par l'ANS

/

2. Description de la couverture des aspects juridiques dans les rapports annuels des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires – Disponibilité 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 les rapports annuels 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 - gestionnaire d'infrastructure (05/06/2011)
- CFL - entreprise ferroviaire (05/06/2011)
- CFL cargo (05/06/2011)
- SNCF - SNCF Fret (04/06/2011)

3. Nombre d'contrôles effectués auprès des GI et des EF en 2011

CONTROLES	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	1	1	0	0
Non planifiés	0	0	0	0
Effectués	1	0	0	0

4. Nombre d'audits auprès des GI et des EF en 2011

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.) relatives aux aspects de sécurité à la suite de ces audits/contrôles

De façon générale la série de wagons visitée lors du contrôle effectué, était dans état satisfaisant. Cependant l'EF a été invitée à contrôler régulièrement les châssis de ces wagons sur la présence de fissure, d'entamer des mesures adéquates pour les séries de wagons identiques et de clarifier la situation des récipients d'air comprimé qui présentaient des défauts au niveau de leur marquage.

6. Brève synthèse/description des plaintes émanant des gestionnaires de l'infrastructure sur des entreprises ferroviaires relatives aux conditions fixées dans leur certificat partie A/partie B

Aucune plainte enregistrée en 2011.

7. Brève synthèse/description des plaintes émanant des entreprises ferroviaires concernant des gestionnaires de l'infrastructure relatives aux conditions fixées dans leur agrément

Aucune plainte enregistrée en 2011.

H. RAPPORT SUR L'APPLICATION DES MSC A L'EVALUATION ET A L'APPRECIATION 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 devra s'appliquer 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.

L'ACF, à travers plusieurs courriers et réunions, a rendu attentif que l'application pour tout changement significatif concernant les sous-systèmes structurels du système ferroviaire européen.

Une EF a appliqué la méthode de sécurité commune pour le changement des éjecteurs de sable d'une série de locomotives. Après l'évaluation, cette modification a été considérée comme non significative.

I. CONCLUSIONS – PRIORITES

Suite à sa création récente, l'ACF ne peut disposer d'un historique étoffé 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 fondées sur cette évolution.

Toutefois au vu des accidents (une personne grièvement blessée pour l'exercice 2011) et des nombres des précurseurs d'accidents ou d'incidents qui se sont produits, le niveau de sécurité est à considérer comme élevé et ceci malgré l'augmentation importante du franchissement de signaux fermés sans autorisation. L'entreprise ferroviaire principalement responsable de ces dépassements de signaux, a mis en place des mesures au niveau de la formation et du suivi des conducteurs.

L'implémentation progressive de l'ETCS sur l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois ainsi que sur les engins moteurs pourra encore augmenter le niveau de sécurité et va progressivement diminuer le risque des franchissements sans autorisation de signaux fermés (signaux en position danger). Pour que ceci devienne réalité, un pourcentage élevé du nombre de matériel roulant circulant sur le réseau ferré luxembourgeois devra être également équipé d'ETCS. Le pourcentage encore médiocre au stade actuel va progressivement augmenter durant les années à venir. L'implémentation du côté de l'infrastructure (actuellement 87 % des signaux) sera, selon les prévisions du GI, achevée en 2013.

Celui-ci se verra attribuer en 2012 un agrément de sécurité, ainsi tous les acteurs ferroviaires seront en conformité avec les cadres légaux européen et luxembourgeois et disposeront d'un système de gestion de la sécurité.

L'objectif principal de l'ACF est d'assurer au moins ce niveau, voire de l'améliorer en collaboration avec tous les acteurs concernés

Le développement d'une organisation lui permettant de mieux répondre à ses obligations nationales et internationales, reste une tâche majeure pour l'ACF. La mise en place d'une formalisation du mode opératoire de l'Administration, à savoir une modélisation des principaux processus, suivie de l'élaboration de procédures y relatives, en est une autre (implémentation d'un système de gestion).

La disponibilité restreinte sur le marché du travail 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. Avec la venue d'une juriste et d'un ingénieur en 2011, la situation s'est améliorée, mais reste cependant préoccupante.

J. SOURCES D'INFORMATION

- Publications dans le MEMORIAL (Journal Officiel du Grand-Duché du Luxembourg) détails voir chapitre E.1
- Informations internes ACF
- Rapports annuels 2011 reçus 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

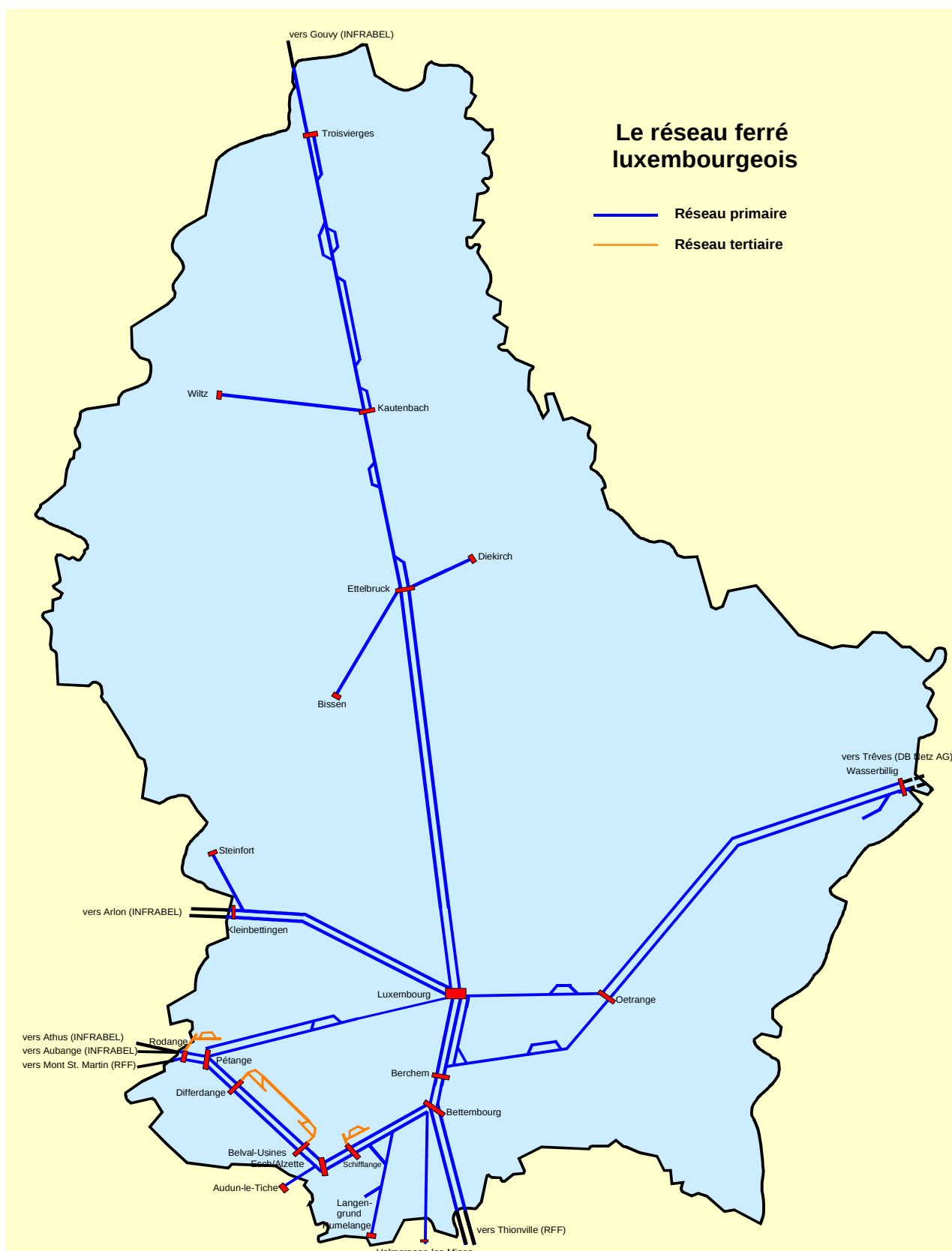
ANNEXE C : Données Indicateurs de Sécurité Communes ICS – Définitions utilisées

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



Réseau tertiaire : partie du réseau NON-TEN telle que visée par la loi du 18 décembre 2006
Plan fourni par les CFL

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

Gestionnaire de l'infrastructure (au 31 décembre 2011)

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

Entreprises ferroviaires (au 31 décembre 2010)

a. Transport de passagers et de marchandises

En 2011, 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 11 2009 0001
Valable jusqu'au : 16 septembre 2014
Certificat de sécurité partie B : LU 12 2009 0001
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 partie A : N° FR11 2009 0021
Valable jusqu'au : 28 juin 2012
Certificat de sécurité partie B : N° LU12 2011 0002
Valable jusqu'au : 08 juillet 2016

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 partie A: LU 11 2010 0001
Valable jusqu'au : 05 décembre 2011
Certificat de sécurité partie B: LU 12 2010 0001
Valable jusqu'au : 05 décembre 2011
remplacés par les certificats A et B ci-dessous

Certificat de sécurité partie A : LU 11 2011 0001
Valable jusqu'au : 04 décembre 2016
Certificat de sécurité partie B : LU 12 2011 0003
Valable jusqu'au : 04 décembre 2016

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)	Demande en cours
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	614 km / 1.435mm
Longueur de voie ferrée en traction électrique/Tension	43,5 km / 3kV 539,5 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	138
Nombre de signaux principaux lumineux	533

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
<i>Certificat de sécurité selon 2001/14/CE (numéro/date)</i>	
<i>Date de début de l'activité commerciale</i>	Loi du 16 juin 1947
<i>Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)</i>	A - N° LU11 2009 0001 / 20/12/2009 B - N° LU12 2009 0001 / 20/12/2009
<i>Type de transport (marchandises...)</i>	Passagers à l'exclusion des services à grande vitesse
<i>Nombre de locomotives</i>	57
<i>Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs</i>	46 automotrices
<i>Nombre de voitures</i>	76 voitures 20 voitures-pilote
<i>Nombre de wagons</i>	
<i>Nombre de conducteurs de train</i>	277
<i>Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)</i>	230 (personnel d'accompagnement des trains)
<i>Volume de transport de passagers</i>	353,95 millions passagers kilomètres 7,88 millions de train kilomètres voyageurs
<i>Volume de transport de marchandises</i>	

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>	
<i>Date de début de l'activité commerciale</i>	Au Luxembourg : 08/11/2005
<i>Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)</i>	A – N° FR11 2009 0021 / 04/12/2009 B – N° LU12 2011 0002 / 08/07/2011
<i>Type de transport (marchandises...)</i>	Marchandises
<i>Nombre de locomotives</i>	27 plus 446 limitées Bettembourg annexe 5.1.1 cds partie B Luxembourg
<i>Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs</i>	
<i>Nombre de voitures</i>	
<i>Nombre de wagons</i>	15.600 annexe 5.1.2 cds partie B Luxembourg
<i>Nombre de conducteurs de train</i>	121
<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>	70.000 tonnes

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>	
<i>Date de début de l'activité commerciale</i>	05/12/2006
<i>Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)</i>	A – N° LU11 2010 0001 / 08/10/2010 périmé B – N° LU12 2010 0001 / 08/10/2010 périmé A – N° LU11 2011 0001 / 05/12/2011 B – N° LU12 2011 0003 / 05/12/2011
<i>Type de transport (marchandises...)</i>	Marchandises
<i>Nombre de locomotives</i>	68 dont 39 pour le réseau national
<i>Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs</i>	0
<i>Nombre de voitures</i>	0
<i>Nombre de wagons</i>	4.279
<i>Nombre de conducteurs de train</i>	70
<i>Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)</i>	0
<i>Volume de transport de passagers</i>	0
<i>Volume de transport de marchandises</i>	626 mio tonnes-km

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

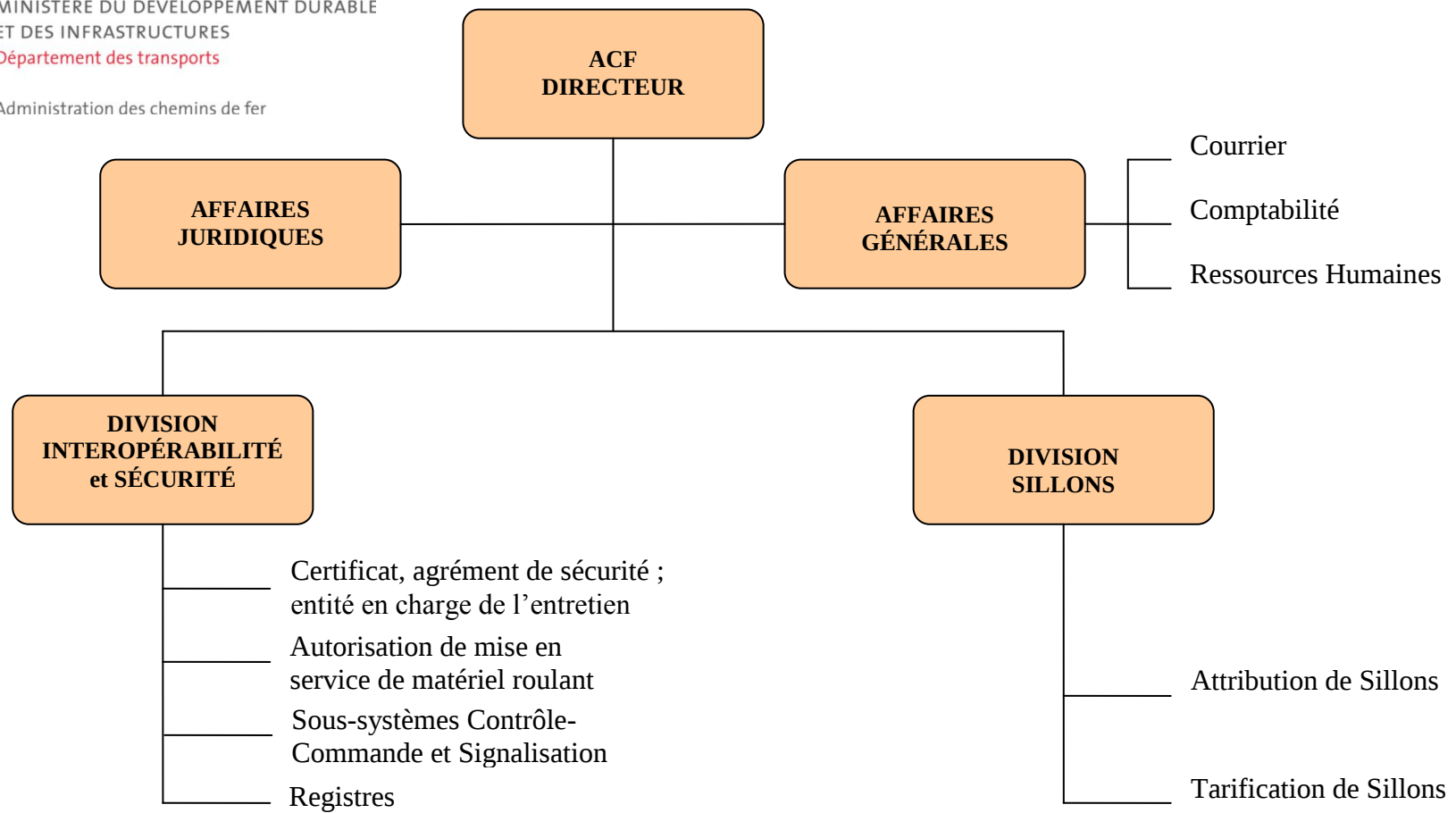
B.1. Organisation interne au 31 décembre 2009



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES

Département des transports

Administration des chemins de fer



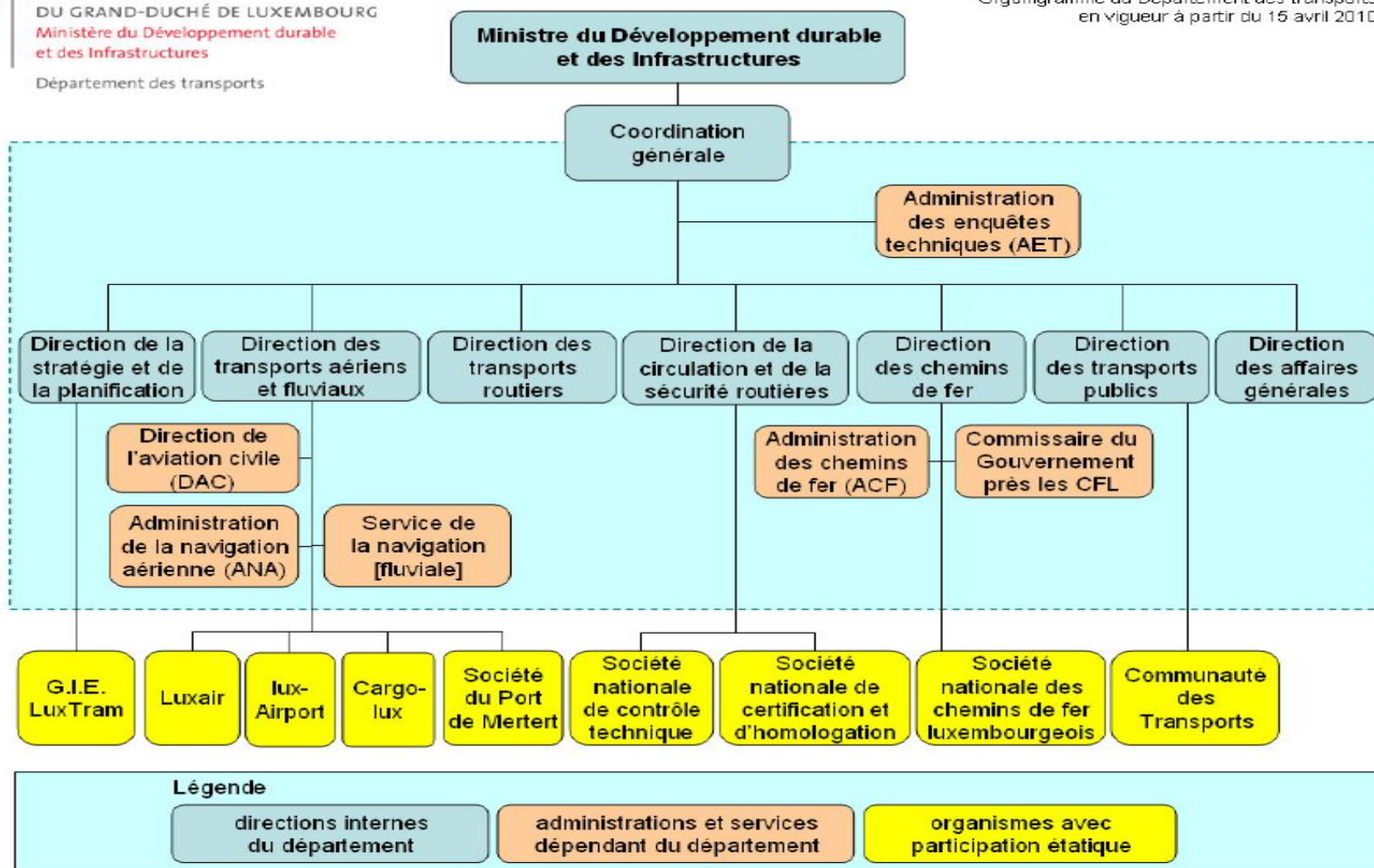
B2. Relations avec d'autres instances nationales



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

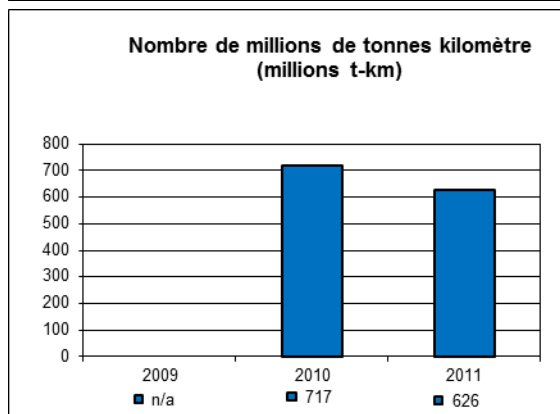
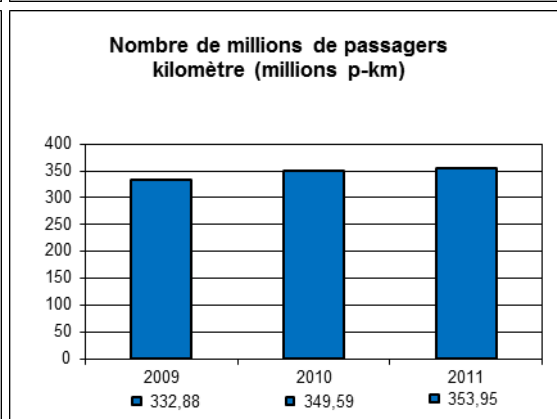
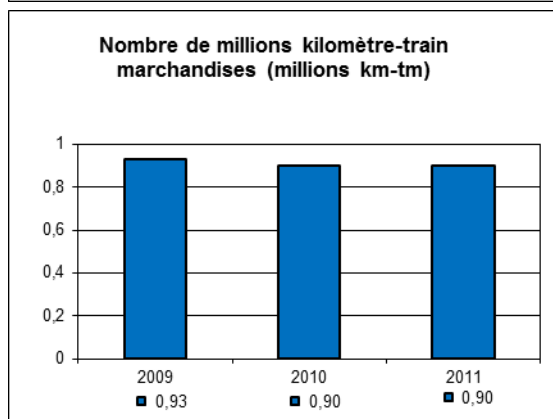
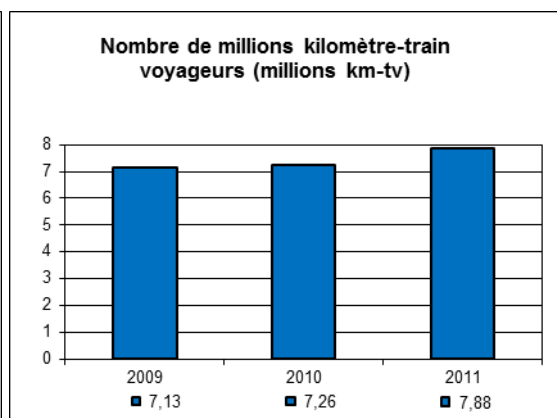
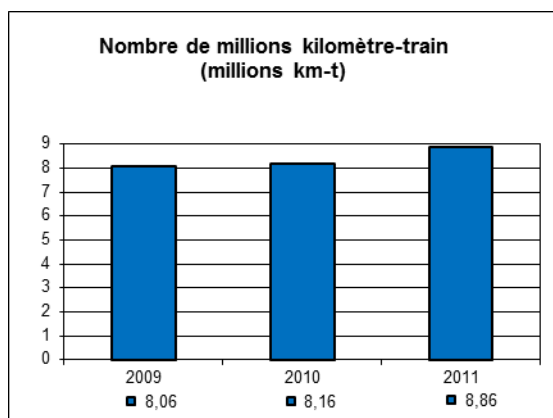


ANNEXE C : Données ISC – Définitions utilisées (ISC Indicateurs de Sécurité Communes)

C.1. Données ISC

Données de référence

Données de référence 2011	
Nombre de millions kilomètre-train (millions km-t)	8,86
Nombre de millions kilomètre-train voyageurs (millions km-tv)	7,88
Nombre de millions kilomètre-train marchandises (millions km-tm)	0,90
Nombre de millions kilomètre-train autre (millions km-ta)	0,08
Nombre de millions de passagers kilomètre (millions p-km)	353,95
Nombre de millions de tonnes kilomètre (millions t-km)	626

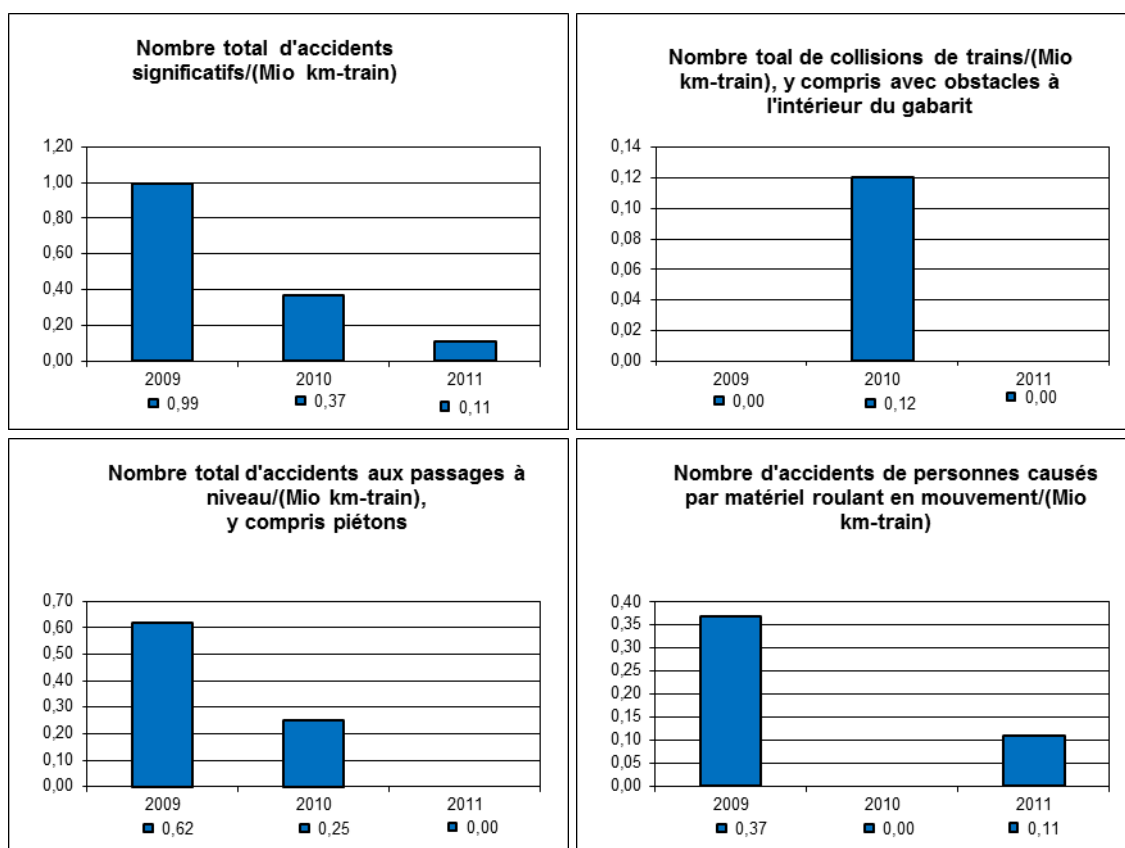


* Pour l'année 2009, le nombre des tonnes kilomètre n'a pas été communiqué à l'ACF.

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 2011	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	0	0,00
Accidents de personnes causés par matériel roulant en mouvement	1	0,11
Incendies dans le matériel roulant	0	0,00
Autres	0	0,00
Total	1	0,11



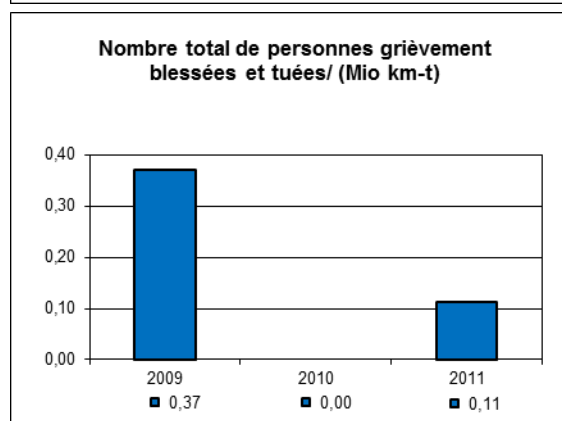
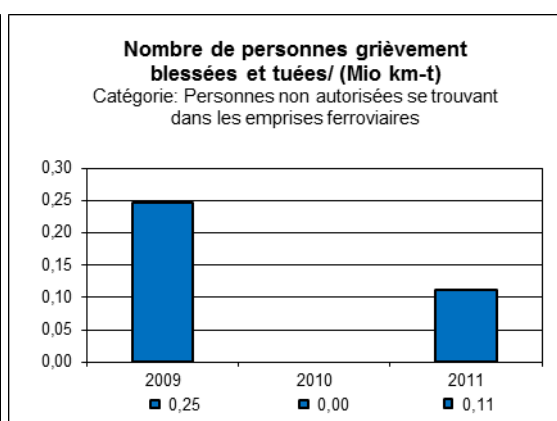
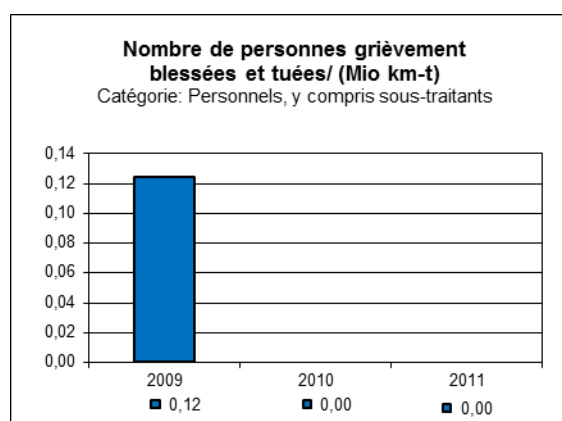
Pour les années 2009, 2010 et 2011, aucun accident significatif n'a été constaté dans les catégories « déraillements de trains », « incendies dans le matériel roulant » et « autres ».

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 2011	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	0	0,00		
Usagers des passages à niveau	0	0,00		
Personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires	1	0,11		
Autres	0	0,00		
Total	0	0,00		

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

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



Pour l'année 2011, aucune personne grièvement blessée ou tuée n'a été à déplorer dans les catégories « passagers », usagers des passages à niveau » et « autres ». Cependant une personne se trouvant de façon non autorisées dans les emprises ferroviaires a été grièvement blessée par du matériel roulant en mouvement.

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

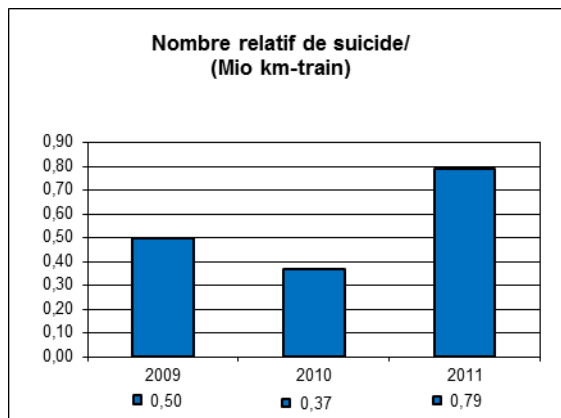
Accidents avec marchandises dangereuses 2011	Nombre	Nombre par million km-t
Accidents mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses	0	0,00
Accidents de ce type entraînant la libération de substances dangereuses	0	0,00
Total	0	0,00

Pour les années 2009, 2010 et 2011, aucun accident lors du transport de marchandises dangereuses n'a été constaté.

C.1.3 Indicateurs relatifs aux suicides

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

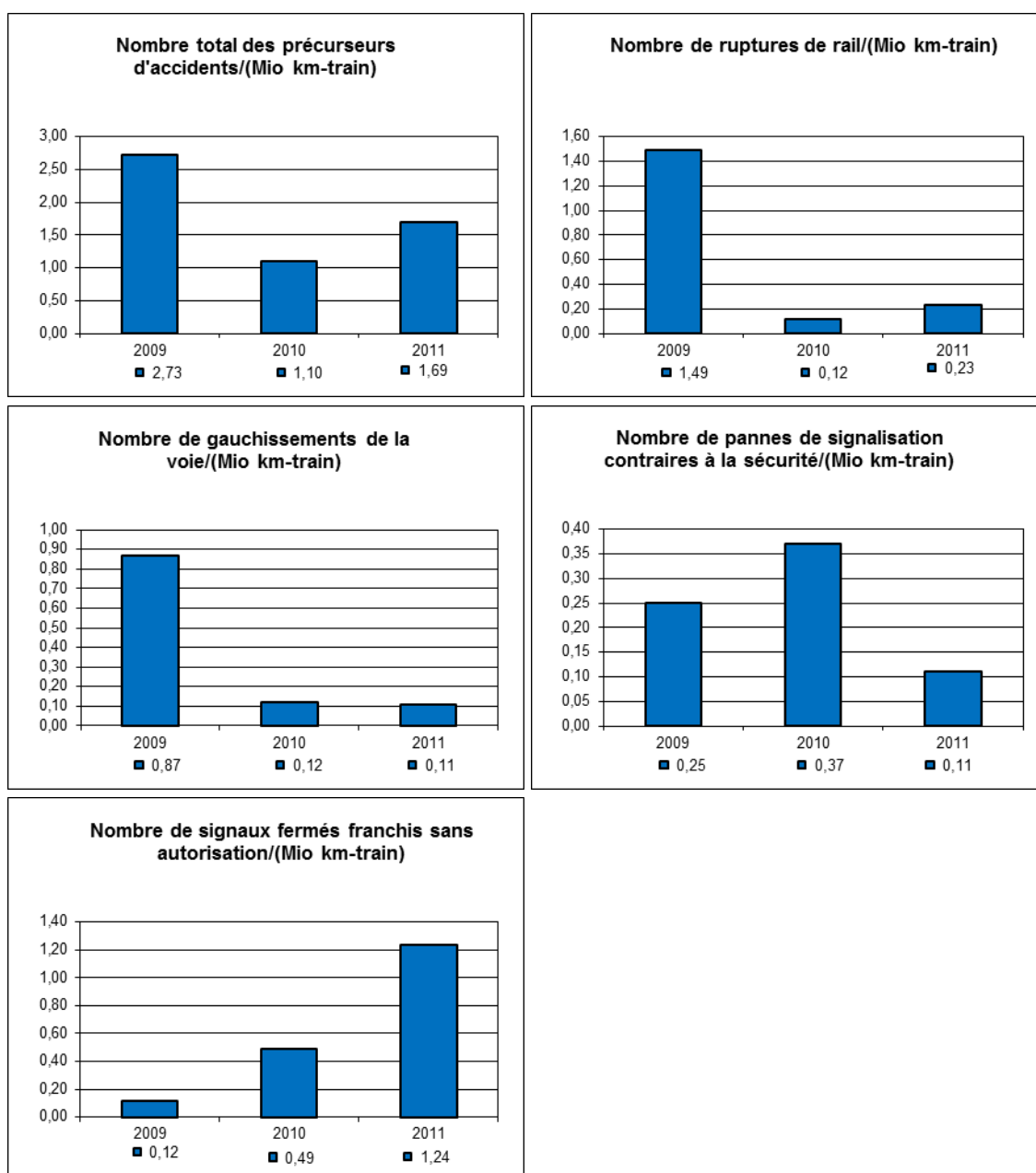
Suicides 2011	Nombre	Nombre par million km-t
Total	7	0,79



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	2	0,23
Gauchissements de la voie	1	0,11
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	1	0,11
Signaux fermés franchis sans autorisation	11	1,24
Ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service	0	0,00
Total	15	1,69

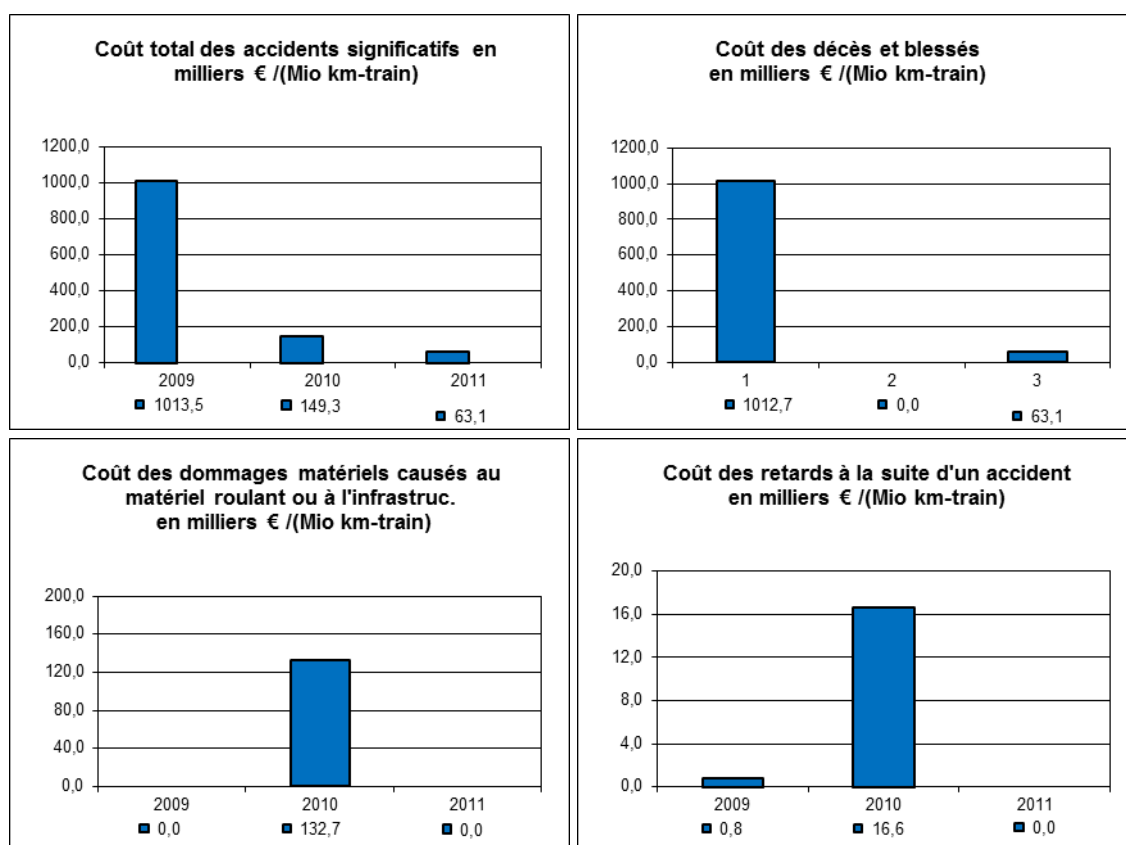


Pour les années 2009, 2010 et 2011, aucune rupture de roues et ni d'essieux du matériel roulant en service n'a été constatée. Augmentation prononcée des dépassements de signaux en 2010 et 2011 par rapport à 2009.

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** (1 seul en 2011) 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.	559,1	63,1
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	0,0	0,0
Total	559,1	63,1

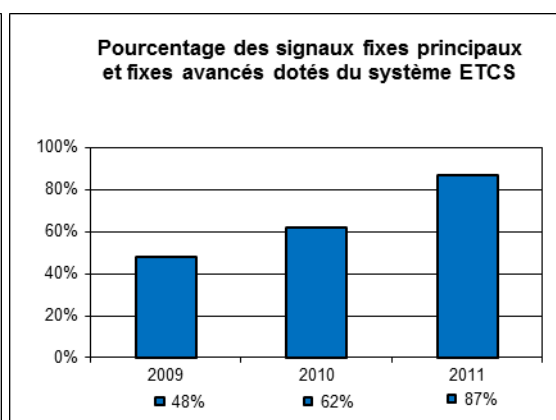
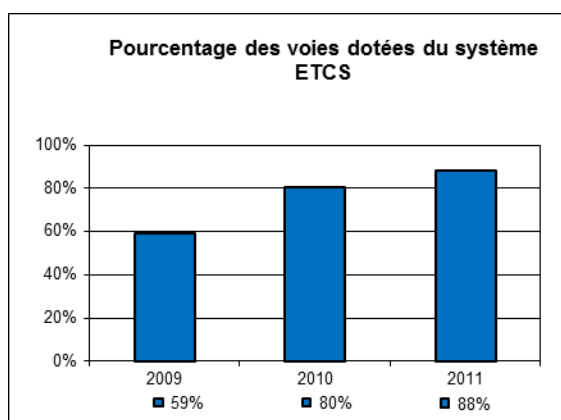


Remarque: En 2009, la partie des travailleurs fut retenue à 10% et celle des non-travailleurs à 90% pour les périodes horaires dans lesquels les accidents étaient survenus. Or, par analogie aux prescriptions de l'Association d'Assurance Accidents (AAA) en matière de Santé et Sécurité au Travail (SST), les personnes rentrant de leur travail sont soumises à la législation des accidents de trajet et sont donc également à considérer comme travailleurs. Dès lors, les taux de répartition ont été pris sur la journée entière en appliquant la règle énoncée par l'AAA ce qui revient à appliquer un taux de 70% de travailleurs et de 30% de non-travailleurs. Les étudiants empruntant le rail ont été comptés parmi les travailleurs.

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

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

Indicateurs 2011	MEMOR II+	ETCS
Pourcentage des voies dotées d'un système PAT en service	100%	88%
Pourcentage des signaux fixes principaux et fixes avancés dotés d'un système PAT en service	100%	87%
Pourcentage des kilomètres-train parcouru avec systèmes PAT opérationnels (estimation)	90%	10%

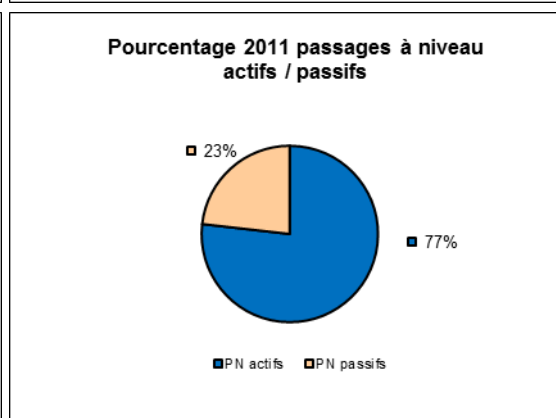
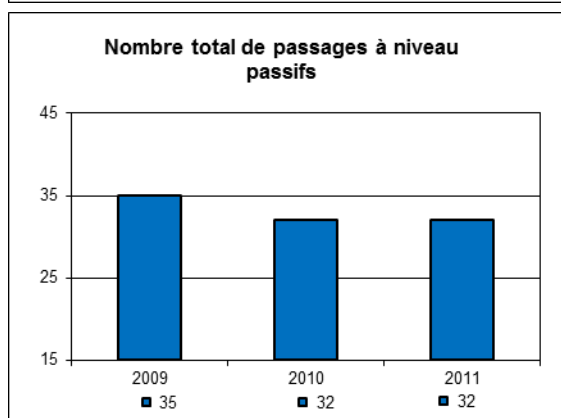
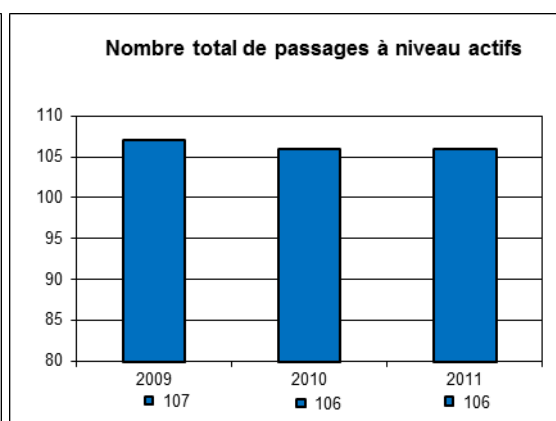
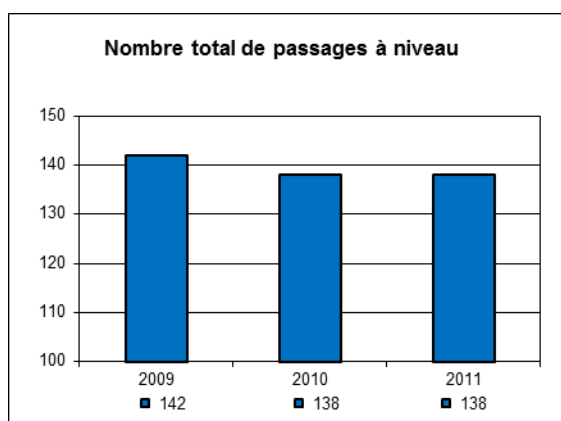


C.1.6.2 Nombre de passage à niveau (total, par kilomètre de ligne et par kilomètre de voie) et par type de passage à niveau

a) Passages à niveau actifs par type	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (614 km)
i) Avertissement automatique côté usagers	3	0,0109	0,0049
ii) Protection automatique côté usagers	0	0,0000	0,0000
iii) Protection et avertissement automatiques côté usagers	82	0,2982	0,1336
iv) Protection et avertissement automatiques côté usagers et protection côté rails	0	0,0000	0,0000
v) Avertissement manuel côté usagers	18	0,0655	0,0293
vi) Protection manuelle côté usagers	2	0,0073	0,0033
vii) Protection et avertissement manuels côté usagers	1	0,0036	0,0016
Total	106	0,3855	0,1726

b) Passages à niveau passifs	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (614 km)
Total	32	0,1164	0,0521

c) Passages à niveau actifs et passifs	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (619 km)
Total	138	0,5018	0,2264



C.1.7 Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

Audits internes effectués par les gestionnaires d'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 2011	CFL/GI	CFL/EF	CFL cargo	SNCF*	Total
Nombre prévu	101	152	311	0	564
Nombre réalisé	93	141	235	0	469
Pourcentage réalisé par rapport au prévu	92%	93%	76%		83%

* La SNCF n'a opéré des trains sur le réseau ferré luxembourgeois qu'à partir du 11 décembre 2011

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
chc	chef de circulation
CDs	Contrôle de Dégagement simple
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
IPCS	Installations Permanentes de ContreSens
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
PAT	Système de Protection Automatique des Trains
PD	Poste Directeur
PDC	Poste Directeur Centralisé
PN	Passage à Niveau
RGD	Règlement grand-ducal
RGE	Règlement Général de l'Exploitation technique
RNE	RailNetEurope
SAAT	Système d'Annonce Automatique des Trains
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SFP	Signal Fixe Principal
STI	Spécification Technique d'Interopérabilité
TCO	Tableau de Contrôle Optique

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 la sécurité ferroviaire et l'infrastructure ferroviaire	Loi du 2 juin 2011	26/06/2011	Nouvelle loi Cette loi a comme objet : 1. transposition de la directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire; 2. modification du Code du travail	La loi détermine la durée de travail des salariés chargés des fonctions de conduite d'un engin de traction sur rail ou d'accompagnement d'un train.
	Loi du 14 décembre 2011 En plus un texte coordonné de la loi modifiée du 22 juillet 2009, reprenant les modifications apportées par la loi du 14 décembre 2011 a été publié	27/12/2011	Nouvelle loi Loi 2011 portant transposition de la directive 2008/110/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires (Directive sur la sécurité des chemins de fer) et modifiant 1. la loi du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire, 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.	La loi : modifie les conditions de circulation exceptionnelle du matériel roulant patrimonial, muséologique et touristique (loi 11 juin 1999) modifie le champ d'exclusion de la loi 22 juillet 2009 et introduit un chapitre VII bis concernant l'entretien des véhicules

	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 concernant la sécurité ferroviaire et l'infrastructure ferroviaire (suite)	Arrêté grand-ducal du 23 octobre 2011	10/11/2011	Nouvel arrêté grand-ducal portant publication du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Appendice C à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Vilnius, le 3 juin 1999 et approuvée par la loi du 15 juin 2006 .	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)
Législation concernant l'interopérabilité ferroviaire	Aucun nouveau texte légal			
Législation concernant la certification des conducteurs de train	Aucun nouveau texte légal			
Règlementation				
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	Aucune nouvelle règle			

	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 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.	Consigne frontalière CFL-DB Netze	01/08/2011	Modification de la consigne frontalière	Adaptation de l'annexe N°1 (Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Igel-Wasserbillig) et réédition de l'annexe N°3 (Gemeinsame Schnittstelle für EVU)
	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Appendice I édition 2009 – Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du RGE	21/02/2011 19/09/2011	Rectificatif N° 5 Rectificatif N° 6	Adaptations redressements menus divers
	Note N°96-11/11 GR/I concernant RGE 09.03.04	09/11/2011	RGE 09.03.04 Circulation sur ordre écrit case B avec 40 km/h en cas d'un conducteur n'ayant pas la connaissance de ligne	Annulation des dispositions du RGE 09.03.04 suite à l'échéance de diverses dispositions transitoires du règlement grand-ducal du 16 août 2010

	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	Aucune nouvelle règle			
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.	Aucune nouvelle règle			
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 2011 par des entreprises ferroviaires titulaires d'une licence délivrée	par le G.-D. du Luxembourg	4 (LU 2A + 2B)
	par un autre État membre	1 (LU 1B)

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 2011 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg		0	2 (LU)
	dans un autre État membre		0	0

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
E.2.2. Nombre de certificats de sécurité partie B valables détenus en 2011 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg		0	2 (LU)
	dans un autre État membre		1 (LU)	0

			A	R	I
E.2.3. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie A déposées en 2011 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 2011 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	1
		Certificats mis à jour / modifiés	1	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.
Luxembourg
France
Belgique

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 2011 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 2011 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux agréments	0	0	1
	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.

I = 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 2011 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 2011 pour des EF détenant une	licence délivrée par le G.-D. du Luxembourg			80 jours ouvrables
	licence délivrée par un autre État membre		80 jours ouvrables	

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 2011 pour les gestionnaires de l'infrastructure	enregistrés au G.-D- du Luxembourg			
	enregistrés auprès d'un autre État membre			

