



RAPPORT D'ACTIVITE 2010

1. L'Administration des Enquêtes Techniques (AET)

1.1 Contexte général

L'Administration des Enquêtes Techniques a vu sa naissance en 2008 suite à mise en application de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

La création d'une telle entité d'enquête technique indépendante s'était imposé afin de se conformer aux dispositions communautaires et internationales qui règlent les modalités d'enquêtes en cas d'accidents et d'incidents graves dans les divers modes de transport. Le Luxembourg a opté pour une structure pluridisciplinaire, couvrant les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial, et des chemins de fer. L'avantage d'une telle structure est l'optimisation des ressources disponibles, considérant que l'approche générale qui est à la base d'une enquête technique est similaire dans tous les modes d'attribution.

Après le recrutement interne d'un fonctionnaire de carrière moyenne fin 2008, l'Administration verra ses effectifs renforcés par l'engagement supplémentaire d'un ingénieur, demandée initialement pour 2009 et approuvé fin 2010.

1.2 Contexte fonctionnel

La mission primaire de l'Administration est d'effectuer, à la suite d'un accident ou d'un incident grave dans un des domaines visés par la loi du 30 avril 2008 précité, une enquête de sécurité dont le but est d'identifier les facteurs qui ont menés à cet événement et, le cas échéant, d'émettre des recommandations de sécurité afin d'éviter qu'une telle situation ne puisse se reproduire. L'amélioration

de la sécurité est donc l'unique objectif de l'Administration et il ne lui incombe aucunement de se prononcer sur une quelconque responsabilité liée à l'avènement d'un accident ou d'un incident grave.

Ainsi, une enquête de sécurité ne se limite pas uniquement aux seuls faits immédiatement attachés à un événement, mais elle couvre aussi de nombreux autres aspects en relation avec le fonctionnement et l'organisation et qui touchent de près ou de loin au secteur sous enquête.

L'indépendance, tant sur le plan organisationnel qu'au niveau opérationnel, devient dès lors un élément primordial dans le fonctionnement d'une entité d'enquête technique. Ces principes sont d'ailleurs consignés dans les documents de références communautaires et internationales qui ont trait aux enquêtes de sécurité dans les domaines du transport.

1.3 Activités et champs d'application

1.3.1 Chemins de fer

Accident de travail mortel sur le réseau tertiaire à Differdange – 3 février 2009

Le rapport sur l'accident de travail mortel dans la nuit du 3 février 2009 sur le réseau tertiaire à Differdange a vu sa finalisation reportée au premier semestre 2011 pour des raisons organisationnelles au sein de l'AET.

1.4 Projets législatifs

L'évolution continue des cadres réglementaires qui régissent les domaines du transport sous la compétence de l'Administration nécessite des adaptations régulières de la législation nationale.

Titres de légitimation pour le personnel de l'AET

Un projet de règlement grand-ducal élaboré en 2010 portait sur les titres de légitimation. Le but était de modifier le règlement existant en y ajoutant notamment des dispositions relatives au personnel de l'Administration des Enquêtes Techniques dont la mission principale est de procéder à des enquêtes techniques conformément à la loi du 30 avril 2008 et qui devraient avoir un statut

permanent d'enquêteur afin de pouvoir accomplir sans retard leur tâche. Le projet a été présenté aux instances et viendra à terme courant 2011.

1.5 *Coopération européenne et internationale*

De par ses attributions couvrant plusieurs modes de transport, l'Administration des Enquêtes Techniques est invitée à participer à de nombreuses réunions et autres activités, tant au niveau européen que sur le plan international. Les contacts et les informations recueillis lors de ces événements sont d'autant plus importants qu'ils permettent à l'Administration, en cas de besoin et à défaut des compétences internes nécessaires, de recourir rapidement à l'expertise et au savoir-faire d'autorités et d'organisations étrangères.

La coopération entre les entités d'enquêtes est d'ailleurs encouragée par les organismes internationaux (OACI, OMI) et par les organisations européennes (CEAC, EMSA, ERA) dans les modes de transport concernés.

1.6 *Formations*

En tant qu'entité d'enquête technique à vocation pluridisciplinaire, les domaines d'application de l'Administration des Enquêtes Techniques sont, de fait, très diversifiés. Les exigences envers le personnel de l'Administration, au nombre actuellement restreint, sont d'autant plus poussées que des connaissances de base dans chacun des domaines couverts sont indispensables pour mener à bien les missions conférées par la loi.

Il est ainsi prévu d'effectuer régulièrement des formations continues et autres cours de perfectionnement, ciblés sur les enquêtes techniques dans les secteurs de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial, et des chemins de fer. En 2010, les fonctionnaires de l'Administration ont suivi, en tout, 11 jours de formation dans les domaines précités. Ces formations ont été, pour la plupart, assimilées aux cours de formation continue organisés par l'Institut national de formation publique (INAP).

1.7 Statistiques pour l'année 2010

1.7.1 Chemins de fer

POS.	CATEGORIE	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	TOTAL PAR CATEGORIE
A	Avaries aux installations ou au matériel	--	--	--	--
B	Dérangements aux installations	--	--	--	--
C	Incidents et accidents de manœuvre	--	--	4	4
D	Incidents et accidents dans la circulation des trains	--	--	4	4
E	Inc. et acc. de véhicules routiers sur les PN et dans les dépendances du service de l'exploitation	--	--	5	5
F	Accidents de travail	--	--	1	1
G	Accidents de personnes (y compris suicides)	--	--	4	4
H	Incendies, explosions	--	--	--	--
J	Délits	--	--	--	--
K	Evènements naturels	--	--	--	--
L	Manifestations, grèves,...	--	--	--	--
M	Autres évènements extraordinaires	--	--	--	--
	TOTAL PAR CLASSEMENT	0	--	18	18
					TOTAL

Ci-après se trouve une mise à jour des recommandations de sécurité émises suite à l'accident frontalier de Zoufftgen survenue le 11 octobre 2006. Ces résultats ont été publiés par l'Administration des Chemins de Fer (ACF) dans leur rapport annuel 2010.

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 quelques

informations supplémentaires sur la réalisation de certaines recommandations:

Recommandation R7 (CFL) : reprendre la formation des agents du PDC (Poste Directeur Centralisé) 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 (Installations Permanentes de Contre-Sens) 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.

La formation des responsables locaux de la gare de Bettembourg a été achevée en 2010.

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).

La mise en service de cette installation est prévue pour le 1^{er} janvier 2011.

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.

En 2010 un suivi permanent a été assuré moyennant des audits de sécurité.

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.

Deux Chefs de circulation à responsabilité définie ont été mis en place, à savoir un chef de circulation pour le secteur Gare et un pour le secteur Frontière. Le poste d'annonceur-trains a été supprimé.

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.

Depuis 2010 les informations de sécurité sont transmises aux agents électroniquement par courriel personnel.

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 œuvre d'exercices.

Des exercices multifonctionnels ont lieu ***au moins une fois par an*** 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 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.

Depuis 2010 des réunions de coordination périodiques entre les zones opérationnelles ont été organisées afin d'intensifier le retour d'expérience.