



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Département des transports

Administration des chemins de fer

Rapport annuel 2010

de l'Administration des Chemins de Fer

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

Boîte postale 1401

L-1014 Luxembourg

Téléphone +352 26191220

Téléfax +352 26191229

www.railinfra.lu

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

Boîte postale 1401

L-1014 Luxembourg

Téléphone +352 26191220

Téléfax +352 26191229

www.railinfra.lu

TABLE DES MATIÈRES

<u>A.1. Objectif du rapport</u>	<u>3</u>
<u>A.2. Synthèse (Summary).....</u>	<u>3</u>
<u>B. Introduction</u>	<u>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>7</u>
1. <i>Présentation de l'organisation</i>	7
2. <i>Organigrammes.....</i>	8
3. <i>Activités.....</i>	8
<u>D. Evolution de la sécurité ferroviaire</u>	<u>11</u>
1. <i>Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances de sécurité.....</i>	11
2. <i>Données détaillées de l'analyse des tendances.....</i>	15
3. <i>Résultats des recommandations de sécurité.....</i>	16
<u>E. Modifications importantes de la législation et de la réglementation.....</u>	<u>18</u>
1. <i>Législation nationale.....</i>	20
2. <i>Réglementation</i>	21
<u>F. Evolution de la certification et de l'agrément de sécurité.....</u>	<u>20</u>
1. <i>Législation nationale – dates de début – validité.....</i>	20
2. <i>Données numériques (Annexe E)</i>	21
3. <i>Aspects procéduraux.....</i>	21

<u>G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure</u>	<u>24</u>
<u>H. Rapport sur l'application des MSC à l'évaluation des risques</u>	<u>26</u>
<u>I. Conclusions – Priorités</u>	<u>27</u>
<u>J. Sources d'information</u>	<u>28</u>
<u>K. Annexes</u>	<u>28</u>

A.1. OBJECTIF DU RAPPORT

Le présent rapport reflète les activités de l'**ACF** (**A**dmistration des **C**hemins de **F**er) en tant qu'Autorité Nationale de Sécurité (**N**ational **S**afety **A**uthority, **NSA**) au courant de l'exercice 2010.

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

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

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

2010 is the second annual safety report established by ACF. Thus an expressive analysis of trends is not yet possible.

The ACF annual safety report 2010 deals with the activities of ACF and the Common Safety Indicators (CSI).

In 2010, Luxembourg delivered one safety certificate (type A and B) according to the safety directive. Further a request for safety certificate part B and request for a safety authorization were registered; for both the evaluation process is ongoing.

Also ACF started in 2010 with the execution of safety audits. But due to the limited human resources only two combined audits (on part A et B of the certificates of two RUs) were executed.

The following major safety-related events were recorded:

Events	2010	2009
Accidents at level crossings, including accidents involving pedestrians	2	5
Train collisions	1	0
Accidents with unauthorized persons on railway premises hit by rolling stock in motion (suicide couldn't be proven by one hundred percent reliability)	0	2
Employee died during work caused by rolling stock in motion	0	1
Suicides	3	4
Broken rails	1	12
Track buckles	1	7
Wrong-side signalling failures	3	2
Signal passed at danger	4	1

Hereafter some safety related infrastructure characteristics:

Infrastructure characteristics	2010	2009
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	80%	59%
Main fixed Signals and caution fixed signals equipped with ETCS Level 1	62%	48%
Active level crossings	106	107
Passive level crossings	32	35

B. INTRODUCTION

1. Introduction au rapport

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

Ce rapport de sécurité est le deuxième 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 2010, ainsi que du gestionnaire d'infrastructure (GI) à travers leurs rapports annuels sur la sécurité, d'autre part s'ajoutent des éléments produits par l'ACF dans le cadre de ses activités.

Comme l'ACF n'a été créée qu'au courant de l'exercice 2009 et se trouve actuellement encore en phase de mise en place (instauration de l'organisation interne et recrutement de personnel. Dans la mesure du possible mais non dans la fréquence nécessaire, elle a effectué les premiers audits auprès des EF. Ainsi le rapport ne contient que des données restreintes relatives au paragraphe d) de l'Art. 5 de la loi 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 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.)

Comme ce n'est que le deuxième rapport de sécurité établi par le Grand-Duché du Luxembourg il n'est pas utile 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 2009 ont été analysés par celle-ci. Cette analyse n'a pas provoqué de retour de recommandations d'amélioration. Ainsi le niveau de sécurité peut être considéré comme bon. Les indicateurs de sécurité de 2010 restant dans l'ordre de grandeur de l'exercice précédent, la sécurité ferroviaire se maintient à un bon niveau. Trois accidents ferroviaires graves se sont produits, sans qu'une personne ne soit tuée ou grièvement blessée. Parmi ces accidents figurent une prise en écharpe de deux trains suite à un dépassement d'un signal fixe principale en position fermée et deux accidents sur des passages à niveau. Au courant de l'exercice 2010, trois suicides ont été enregistrés.

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

En 2010 des certificats de sécurité partie A et partie B conformément à la directive 2004/49/CE ont été délivrés à une EF. Fin 2010 deux EFs sont en possession de certificats A et B.

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

Les deux certificats de sécurité restants, établi antérieurement et en concordance avec la directive 2001/14/CE sont venues à échéance fin 2010. L'une des EFs concernées a demandé un certificat partie B, la procédure d'évaluation étant en cours.

Une première demande en obtention d'un agrément de sécurité a été enregistrée, l'évaluation est en cours.

C. ORGANISATION

1. Présentation de l'organisation

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

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

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

a) *veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national, établi conformément à l'article 14 des directives modifiées 96/48/CE et de la directive 2001/16/CE, soient exactes et tenues à jour;*

b) *instruire les dossiers en vue de l'émission, du renouvellement, du réexamen, de la modification, du retrait et de la suspension par le Ministre des certificats et agréments de sécurité conformément aux dispositions de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution ainsi que vérifier que les conditions de validité en sont remplies;*

c) *vérifier la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences prévues par la législation et la réglementation en vigueur;*

d) *autoriser en application de la législation et de la réglementation en vigueur la mise en service des sous-systèmes de nature structurelle constituant le système ferroviaire implanté ou exploité au Luxembourg et vérifier qu'ils sont exploités et entretenus conformément aux exigences essentielles les concernant;*

e) *accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la mise en service du matériel roulant utilisé sur le réseau ferré luxembourgeois, à savoir notamment autoriser la mise en service du matériel roulant nouveau ou substantiellement modifié qui n'est pas encore couvert par une STI et vérifier qu'il est exploité et entretenu conformément aux exigences essentielles le concernant;*

f) *accomplir les missions lui dévolues conformément à la présente loi et aux règlements grand-ducaux pris en son exécution dans le cadre de la formation et de la certification du personnel affecté à des tâches de sécurité sur le réseau ferré luxembourgeois;*

g) *vérifier, promouvoir, faire appliquer, développer et publier le cadre réglementaire en matière de sécurité ferroviaire, y compris le système des règles nationales de sécurité;*

h) *assister et conseiller le Ministre dans l'exécution de ses attributions en matière de sécurité et d'interopérabilité ferroviaires;*

i) apporter son concours à des études et activités en rapport avec la sécurité ferroviaire;

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

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

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

Au 31 décembre 2010, l'ACF se composait d'un directeur et de trois divisions.

- **La division Affaires Générales** avec 1 agent exécutant les missions de secrétariat et de finance.
- **La division Interopérabilité et Sécurité** comptait 5 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,
- **La division Sillons** disposait de 9 agents traitant l'attribution et la tarification des sillons.

Fin 2010 l'effectif total s'élève à 15 agents.

Le recrutement d'autres experts en matière ferroviaire et la mise en place d'une organisation répondant aux obligations nationales et internationales continue 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 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, Registre National des Véhicules, Règles Nationales de Sécurité, Entité en charge de l'entretien) 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 2009/956 de la Commission européenne.

Signature du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire de l'Allemagne, de la Belgique et du Luxembourg en date du 19 janvier 2010.

Signature du protocole de mise en œuvre des procédures de reconnaissance mutuelle d'autorisation des locomotives et du matériel à voyageurs conventionnels et à grande vitesse entre les autorités nationales de sécurité ferroviaire de la Suisse et du Luxembourg en date du 18 octobre 2010.

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" traitant de l'interopérabilité et de la sécurité ferroviaire organisés par la Commission européenne.

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.

c) Autorisation de sous-systèmes

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

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 (176 affaires traitées).

Etablissement d'une autorisation de mise en service pour un premier lot de 9 engins acquis par le gestionnaire d'infrastructure pour exécuter différents travaux de maintenance sur le réseau ferroviaire.

Instructions de 2 dossiers relatifs à une agrégation en tant qu'organismes compétents conformément au règlement grand-ducal du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire.

Etablissement de 5 autorisations de mise en service pour un ensemble de 9 automotrices tri-caisses.

Achèvement de la procédure ouverte en 2009 relative à une autorisation de mise en service et d'immatriculation d'un premier lot de 60 wagons spéciaux au besoin de l'autoroute ferroviaire Bettembourg – Le Boulou et établissement des autorisations de mise en service et d'immatriculation d'un second lot de 45 wagons.

d) Certification en matière de sécurité

Etablissement d'un guide pour la demande d'un certificat de sécurité partie B conformément à l'article 7-2 de la loi du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire.

Finalisation de l'instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification d'une entreprise ferroviaire.

Instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de la certification d'une entreprise ferroviaire (en cours) ainsi que de la demande concernant l'agrément de sécurité du gestionnaire d'infrastructure (en cours).

Division Sillons

Attribution, pour la période horaire 2010, valable du 13.12.2009 au 12.12.2010, de 1.515 sillons dont 1.027 pour le trafic voyageurs et 244 pour le trafic fret. 240 sillons concernaient des parcours à vide et 4 sillons des trains de service. Ces 1.515 sillons représentaient 340.806 trains prévus de parcourir 8.007.842 km.

Publication de 29 Avis-Horaires concernant 833 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2010.

Etablissement de 568 Avis-Trains concernant 19.110 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5).

Etablissement de l'horaire 2011, commençant le 13.12.2010 et étant valable jusqu'au 11.12.2010. 1.625 sillons ont été attribués dont 1.165 concernant des trains voyageurs, 237 des trains de fret et 223 parcours à vide.

Emission de 2.982 avis-trains (court-terme) par le poste 24h/24h entre octobre et décembre.

Adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2011.

Participation à l'assemblée générale de RailNetEurope (RNE) à Vienne le 1er décembre, ainsi qu'à divers groupes de travail de RNE.

Participation aux réunions du Forum Train Europe (FTE).

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	
17/02/2010	Bettembourg triage	Lors d'un changement de cabine de conduite, un train marchandise part en dérive en franchissant un signal fixe de manœuvre en position fermée	<ul style="list-style-type: none"> – L'habilitation du conducteur de train a été suspendue par l'EF. – Une fiche de retour d'expérience a été établie et distribuée au personnel concerné par l'EF.
17/02/2010	Differdange	Lors de travaux caténaies, le chef de circulation a dirigé par mégarde un train de voyageur dans la zone de protection.	<ul style="list-style-type: none"> – Le chef de circulation (chc) a été ôté à titre définitif des fonctions en relation avec un poste de sécurité.
26/06/2010	Ligne Luxembourg-Troisvierges Passage à Niveau (PN) 21 à Lintgen	Accident entre un train haut le pied voyageur et la remorque d'un camion engageant la voie au PN 21.	<ul style="list-style-type: none"> – Campagne de sensibilisation pour le public « Sécurité aux PN » par les CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois). *
30/09/2010	Ligne Luxembourg-Wasserbillig PN 64 à Munsbach	Un train marchandise heurte une voiture privée engageant la voie au PN 64.	
15/10/2010	Bettembourg	Prise en écharpe d'un train suite au dépassement d'un signal à l'arrêt par un autre train.	<ul style="list-style-type: none"> – Mise à pied immédiate du conducteur ayant dépassé le signal à l'arrêt par l'EF – Vérification des connaissances professionnelles par un instructeur habilité – Examen d'aptitude médical et bilan psychologique

* Ni la responsabilité du gestionnaire d'infrastructure, ni celle de l'entreprise ferroviaire n'étaient engagées. Les installations de sécurité des PN fonctionnaient normalement au moment de l'incident.

Accidents/précurseurs à l'origine des mesures			Mesures de sécurité prises
Date	Lieu	Description de l'événement	
20/10/2010	Ligne Luxembourg-Kleinbettingen	Lors de travaux de voie, un train voyageur a été dirigé dans une voie barrée	<ul style="list-style-type: none"> - Rappel au personnel des dispositions concernant l'établissement des communications en relation avec la sécurité de la circulation des trains. - Edition d'une note en date du 17/12/2010.
21/04/2010 19/05/2010 6/10/2010	Gare de Luxembourg Belval Usines Luxembourg - Dommeldange	Dépassement d'un signal en position fermée sans autorisation	<ul style="list-style-type: none"> - Mise à pied immédiate du conducteur par l'EF - Vérification des connaissances professionnelles par un instructeur habilité - Examen d'aptitude médical et bilan psychologique
20/12/2010	Bettembourg	Le conducteur de train a dû exécuter un freinage d'urgence suite à la présence de deux agents dans un aiguillage.	<ul style="list-style-type: none"> - Analyse de l'incident et établissement d'un arbre de cause. - Rappel aux agents concernés des dispositions en la matière.
		Pannes de signalisation contraire à la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Détection des voies où le risque de non-shuntage d'un circuit de voie existe suite à une oxydation (rouille) de la surface des rails - Prise de mesures locales (instruction et note) par le GI.

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

Description de l'élément déclencheur	Description du domaine concerné	Mesures de sécurité prises
<ul style="list-style-type: none"> – Mise en œuvre de nouvelles techniques par le GI – Résultats d'audits effectués par le GI – Retours d'expérience GI 	<ul style="list-style-type: none"> – Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) 	<ul style="list-style-type: none"> – Mise en vigueur de rectificatifs à l'Appendice I du RGE : Rectificatif N°3 le 15/05/2010 Rectificatif N°4 le 24/10/2010 – Projets d'adaptation du RGE (en cours) : RGE 04 : Circulation des trains aux postes d'exploitation RGE 06 : Dispositions supplémentaires pour lignes électrifiées RGE 10 : Travaux dans la voie ou à proximité de la voie
	<ul style="list-style-type: none"> – Consignes frontalières 	<ul style="list-style-type: none"> – Consignes frontalières : Mise en vigueur le 22/04/2010 de la nouvelle consigne frontalière BELLAIN/GOUVY Mise en vigueur le 20/07/2010 du référentiel « Directive Commune SNCF/CFL » concernant le Management de la Sécurité dans les zones transfrontalières entre la France et le Luxembourg
	<ul style="list-style-type: none"> – ETCS 	<ul style="list-style-type: none"> – ETCS (en cours) : Nouvelle réglementation devant faire l'objet d'un appendice III au RGE
	<ul style="list-style-type: none"> – Consignes locales de gare 	<ul style="list-style-type: none"> – Etablissement et mise à jour de consignes locales des gares de Luxembourg, Merttert-Port et des postes télécommandés de la ligne 1 (en cours) – Elaboration de Check-lists d'exploitation (en cours)
<ul style="list-style-type: none"> – 	<ul style="list-style-type: none"> – Méthodologie de communication (Instruction de service N°99) 	<ul style="list-style-type: none"> – Adaptation de la réglementation concernant l'emploi de certains moyens de télécommunication par ondes électromagnétiques (en cours)

Description de l'élément déclencheur	Description du domaine concerné	Mesures de sécurité prises
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre de nouvelles techniques par le GI - Résultats d'audits effectués par le GI - Retours d'expérience GI 	<ul style="list-style-type: none"> - Formation du personnel GI (Instruction de service N°74) 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptations de la réglementation concernant la formation du personnel du GI (en cours) - Cours de recyclage
	<ul style="list-style-type: none"> - Passage à niveau (Instruction de service N°92) 	<ul style="list-style-type: none"> - Adaptation de la réglementation relative aux passages à niveau (en cours)
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en vigueur de nouvelles règles par le GI 	<ul style="list-style-type: none"> - Plans de situation-signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en vigueur le 09/08/2010 d'une nouvelle édition de l'Instruction de Service « Signes conventionnels »
<ul style="list-style-type: none"> - Retour d'expérience GI 	<ul style="list-style-type: none"> - Infrastructure 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la cadence de la surveillance de la voie (Courrier IF//I du 12/04/2010) - Aménagement de bèches de sécurité (Courrier IF/V3 du 09/07/2010).
<ul style="list-style-type: none"> - Retour d'expérience GI 	<ul style="list-style-type: none"> - Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) 	<ul style="list-style-type: none"> - Programmation à l'avance de l'exécution du Contrôle du Dégagement simple CDs lors de la planification des travaux
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre de nouvelle technique par le GI et les EFs 	<ul style="list-style-type: none"> - Système contrôle commande et signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Continuation des programmes d'implémentation d'ETCS niveau 1 côté infrastructure et côté matériel roulant
<ul style="list-style-type: none"> - Confusion sur l'identification du signal correct à respecter dans une zone à risque protégée par une multitude de signaux différents 	<ul style="list-style-type: none"> - Exécution de la conduite des trains 	<ul style="list-style-type: none"> - Publication d'un flash de sécurité qui incite le personnel de conduite à porter toute attention sur l'emplacement des signaux à respecter

2. Données détaillées de l'analyse des tendances

Faits saillants	2010	2009
Accidents aux passages à niveau y compris les accidents impliquant des piétons	2	5
Collisions de trains, y compris avec obstacles à l'intérieur du gabarit	1	0
Accidents mortels de personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires, heurtées par le matériel roulant en mouvement	0	2
Accidents mortels de personnel	0	1
Suicides	3	4
Ruptures de rail	1	12
Gauchissements de la voie	1	7
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	3	2
Franchissements de signaux fermés sans autorisation	4	1

Caractéristiques de l'infrastructure		
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	80%	59%
Signaux fixes principaux et signaux fixes avancés équipés avec ETCS niveau 1	62%	48%
Passages à niveau avec équipements actifs	106	107
Passages à niveau avec équipements passifs	32	35

En 2010 aucune personne, y compris le personnel, n'a été tuée ou grièvement blessée, seul 3 suicides ont été enregistrés. Ceci est une nette amélioration par rapport à 2009. Au niveau des précurseurs d'accidents/d'incidents les ruptures de rail et les gauchissements de la voie ont régressés de façon considérable, ceci est certainement dû à une meilleure surveillance de la voie (voir tableau 2.1 au

chapitre 1). Les pannes de signalisation et les franchissements de signaux fermés ont augmenté.

L'implémentation d'ETCS niveau 1 côté infrastructure est en progression constante, tandis que le nombre total des passages à niveau a diminué de 4 unités.

Le niveau de sécurité globale peut être considéré comme élevé. Toutefois, une tendance sur le moyen ou long terme des indicateurs de sécurité communs ne peut être fournie, du fait qu'ils ne furent établis pour la première fois qu'en 2009.

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 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.

E. MODIFICATIONS IMPORTANTES DE LA LEGISLATION ET DE LA REGLEMENTATION

1. Législation

- La loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché ferroviaire :

Cette loi a comme objet :

- A) la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire;
- B) la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire;
- C) de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation;
- D) de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(Publication au Mémorial A N° 135 du 12-08-2010)

- Règlement grand-ducal (RGD) du 27 février 2010 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances

Ce règlement grand-ducal a pour objet d'introduire dans le système de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire un système d'amélioration des performances conformément aux dispositions de la législation européenne.

(Publication au Mémorial A N° 40 du 15-03-2010)

- **Règlement grand-ducal (RGD) du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité ferroviaire**

Ce règlement grand-ducal a pour objet de transposer la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne telle que modifiée par la directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.

(Publication au Mémorial A N° 91 du 14-06-2010)

- **Règlement grand-ducal (RGD) du 16 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train**

Ce règlement grand-ducal a comme objet :

- a. la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotive et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ;
- b. de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

(Publication au Mémorial A N° 152 du 23-08-2010)

2. Réglementation

- **Rectification 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)

- **Nouvelle consigne frontalière 142 Infrabel / 1 CFL**

La consigne contient une description du tronçon transfrontalier BELLAIN-GOUVY et fixe des conditions d'exploitation.

- **Nouveau référentiel SNCF – CFL Management de la Sécurité dans les zones transfrontalières entre la France et le Luxembourg**

Le référentiel formalise le management de la sécurité sur les zones frontalières entre la France et le Luxembourg

- **Nouvelle consigne locale de la gare de Wasserbillig**

La consigne locale fournit une description de la gare, indique les particularités de ses installations, explique l'organisation et le fonctionnement de son service et donne les directives d'exécution d'ordre local pour l'application des dispositions du RGE ou des Instructions de Service.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aucune demande enregistrée en 2010.

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

Aucun cas en 2010.

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

Aucune demande enregistrée en 2010.

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

Aucun cas en 2010.

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

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

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

Aucun problème en 2010.

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

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

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

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

Aucun problème signalé en 2010.

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

Il n'existe pas de procédure de feed-back ; chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'ACF pour lui faire part de ses réflexions en la matière. Aucun feed-back n'a été reçu en 2010.

3.2. Certificats de sécurité partie B

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

Aucune demande enregistrée en 2010.

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

Aucun cas en 2010.

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

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

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

Aucun problème en 2010.

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

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

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

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

Aucun problème signalé en 2010.

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

Il n'existe pas de procédure de feed-back ; chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'ACF pour lui faire part de ses réflexions en la matière. Aucun feed-back n'a été reçu en 2010.

3.3. Agréments de sécurité

En 2010 la première demande en obtention d'un agrément de sécurité a été enregistrée, l'évaluation est en cours.

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

/

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

/

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

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

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

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

Aucun problème signalé en 2010.

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

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

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

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

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

Comme l'ACF ne vient d'être créée qu'en août 2009 et que ses ressources humaines sont très limitées, elle n'a réalisé que 2 audits de sécurité au niveau des EFs.

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

1.1. Audits/Inspections/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 deux audits effectués chez les EFs étant détenteur des certificats A et B délivrés par le Ministère luxembourgeois du Développement durable et des Infrastructures. Les deux audits en portés à la fois sur la partie A et sur la partie B du certificat. Ces audits étaient concentrés sur :

- la sécurité ferroviaire du matériel roulant remorqué,
- la formation initiale et continue du personnel exécutant le contrôle technique du matériel roulant remorqué
- le flux d'information en cas de constatations d'irrégularités
- et la remise en service des véhicules avariés

1.2. Aspects de vigilance/Points sensibles à suivre

/

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

L'ACF a reçu 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 (11/07/2011)
- CFL - entreprise ferroviaire (11/07/2011)
- CFL cargo (11/07/2011)
- SNCF - SNCF Fret (17/05/2011)
- SNCB - B-CARGO OPERATIONS (06/06/2011)

3. Nombre d'inspections effectuées auprès des GI et des EF en 2010

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

4. Nombre d'audits auprès des GI et des EF en 2010

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	2	2	0	0
Non planifiés	0	0	0	0
Effectués	2	2	0	0

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

/

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

Aucune plainte enregistrée en 2010.

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

Aucune plainte enregistrée en 2010.

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

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

Ni les EFs et ni le GI ne nous ont fait part, dans le cadre de leur rapport annuel respectif, de projets concrets pour lesquels le règlement susmentionné a été appliqué.

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

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 quant à cette évolution.

Toutefois au vu du nombre des victimes, qui est zéro pour l'exercice 2010, des accidents et des nombres des *précurseurs* d'accidents ou d'incidents qui se sont produits, le niveau de sécurité est à considérer comme élevé. L'objectif principal de l'ACF est d'assurer au moins ce niveau, voire à l'améliorer en collaboration avec tous les acteurs concernés.

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

Selon toute vraisemblance, le GI se verra attribuer en 2011 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.

Le développement d'une organisation lui permettant de mieux répondre à ses obligations nationales et internationales, est 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.

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 2010 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

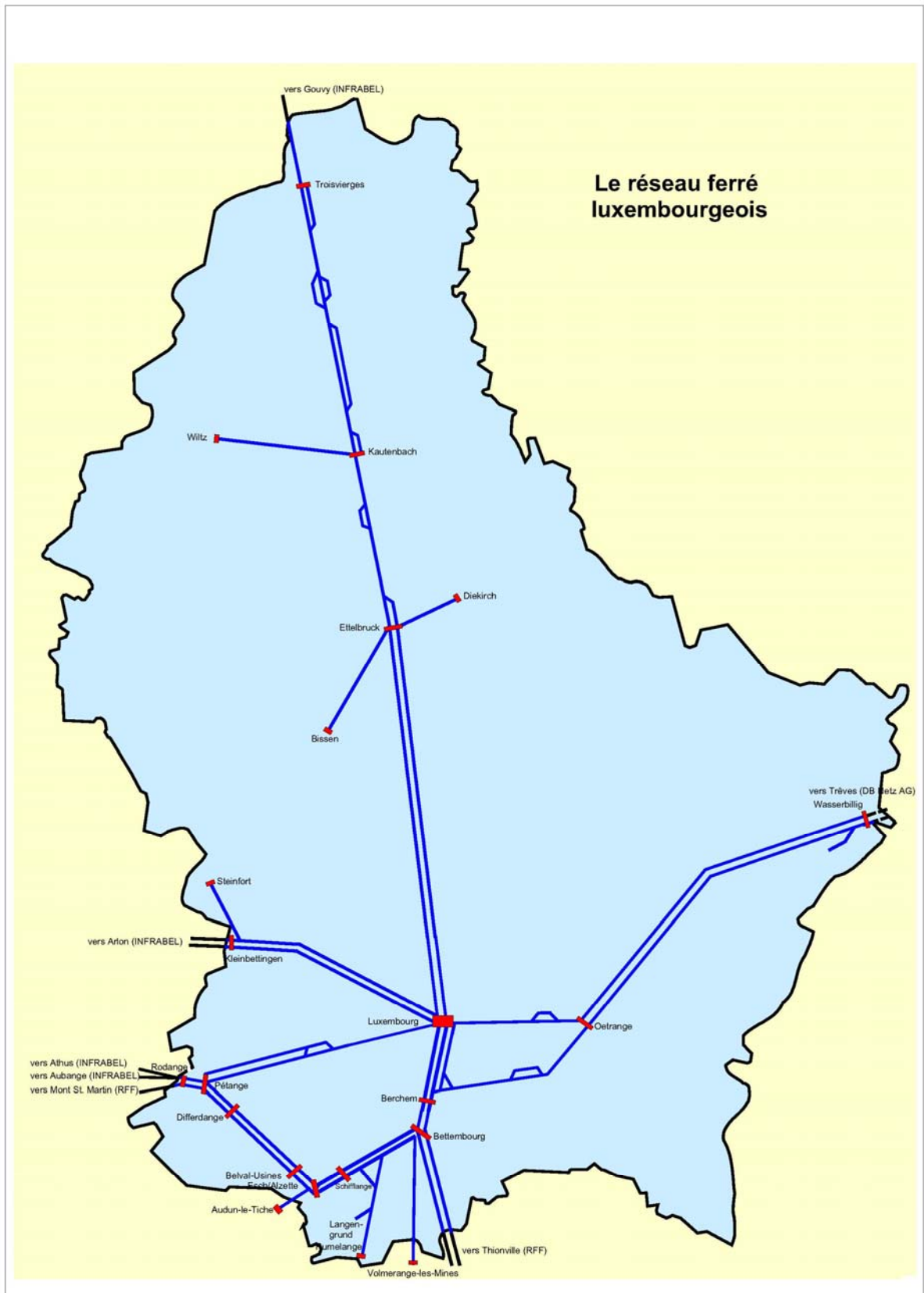
ANNEXE C : Données Indicateurs de Sécurité Communes ICS – Définitions utilisées

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



Plan fourni par les CFL

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

Gestionnaire de l'infrastructure (au 31 décembre 2010)

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 2010, aucune EF ne disposait d'un certificat pour le transport de voyageurs et de marchandises.

b. Transport de passagers

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

c. Transport de marchandises

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

Nom : CFL cargo SA
Adresse : 11, boulevard J.F. Kennedy, L-4170 Esch-sur-Alzette
Site web : www.cfl.lu (espace CFL cargo)
Certificat de sécurité : N° 004 certificat conforme à la dir. 2001/14/CE
Valable jusqu'au : Initialement valable jusqu'au 05 décembre 2011, remplacé par les certificats A et B ci-dessous
Certificat de sécurité partie A : LU 11200100001
Valable jusqu'au : 04 décembre 2011
Certificat de sécurité partie B : LU 12200100001
Valable jusqu'au : 04 décembre 2011

Nom : SNCB (B-Cargo OPERATIONS)
Adresse : Avenue de la Porte de Hal, 40, B-1060 Bruxelles
Site web : www.sncblogistics.be et www.b-rail.be
Certificat de sécurité : N° 005 certificat conforme à la dir. 2001/14/CE
Valable jusqu'au : Initialement valable jusqu'au 10 mars 2013, validité limitée au 31 décembre 2010 par règlement grand-ducal du 21 septembre 2009 sur la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires.

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 / 1435mm
Longueur de voie ferrée en traction électrique/Tension	48 km / 3kV 535 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	530

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

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.1. CFL

Nom	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)
Adresse	9, place de la Gare L-1616 Luxembourg
Site web	www.cfl.lu
Certificat de sécurité selon 2001/14/CE (numéro/date)	
Date de début de l'activité commerciale	Loi du 16 juin 1947
Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)	A - N° LU 1120090001 / 20-12-2009 B - N° LU 1220090001 / 20-12-2009
Type de transport (marchandises...)	Passagers à l'exclusion des services à grande vitesse
Nombre de locomotives	57
Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs	45 automotrices
Nombre de voitures	92 voitures 20 voitures-pilote
Nombre de wagons	
Nombre de conducteurs de train	269
Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)	243 (personnel d'accompagnement des trains)
Volume de transport de passagers	349,591 millions passagers kilomètres 7,260 millions de train kilomètres voyageurs
Volume de transport de marchandises	

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.2. SNCF

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

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.3. CFL cargo S.A.

Nom	CFL cargo S.A.
Adresse	11, boulevard J.F. Kennedy L-4170 Esch-sur-Alzette
Site web	www.cfl.lu (espace CFL cargo)
Certificat de sécurité selon 2001/14/CE (numéro/date)	N° 004 / 11-12-2006
Date de début de l'activité commerciale	05/12/2006
Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)	A – N° LU1120100001 / 08/10/2010 B – N° LU1220100001 / 08/10/2010
Type de transport (marchandises...)	Marchandises
Nombre de locomotives	48
Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs	0
Nombre de voitures	0
Nombre de wagons	4356
Nombre de conducteurs de train	78
Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)	0
Volume de transport de passagers	0
Volume de transport de marchandises	717 mio tonnes-km

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.4. SNCB

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

ANNEXE B : Organigrammes de l'Autorité nationale de Sécurité

B.1. Organisation interne

B.2. Relations avec d'autres instances nationales

ANNEXE B : Organigrammes de l'Autorité nationale de Sécurité

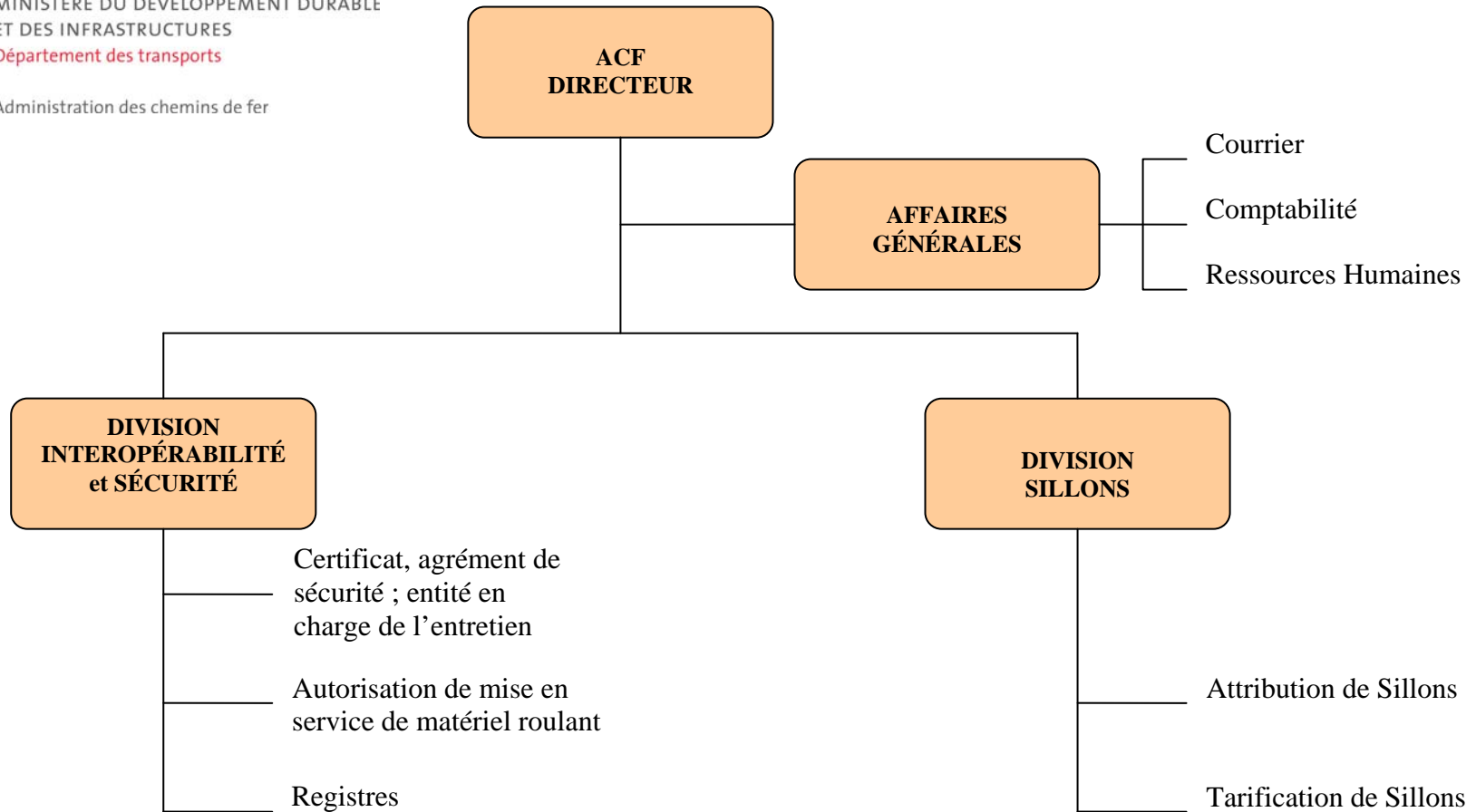
B.1. Organisation interne au 31 décembre 2009



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES

Département des transports

Administration des chemins de fer

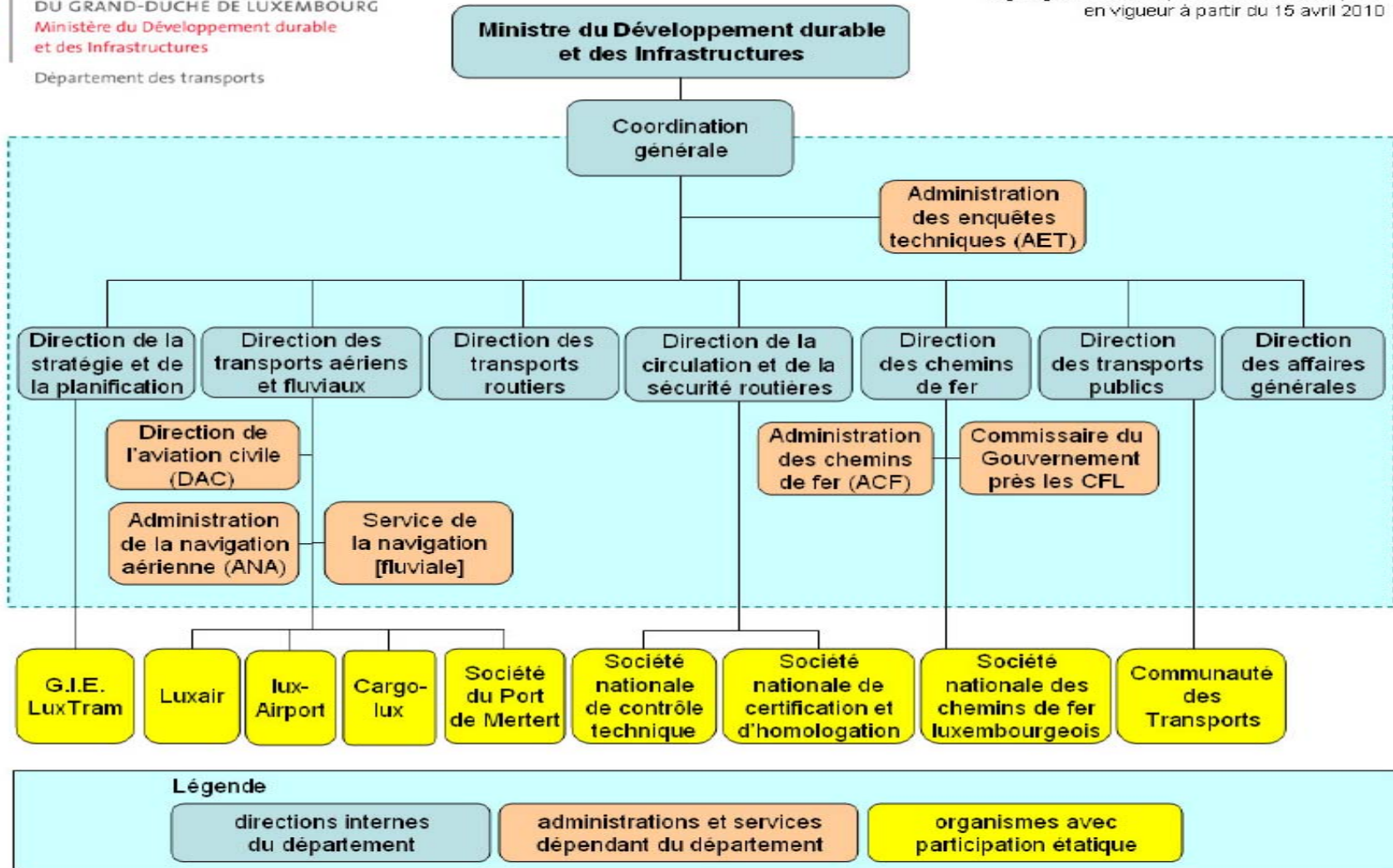


B2. Relations avec d'autres instances nationales



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

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

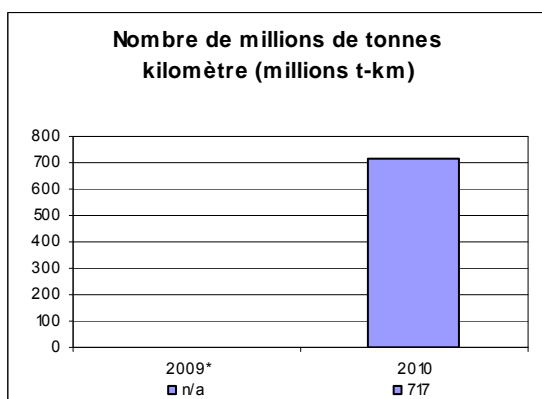
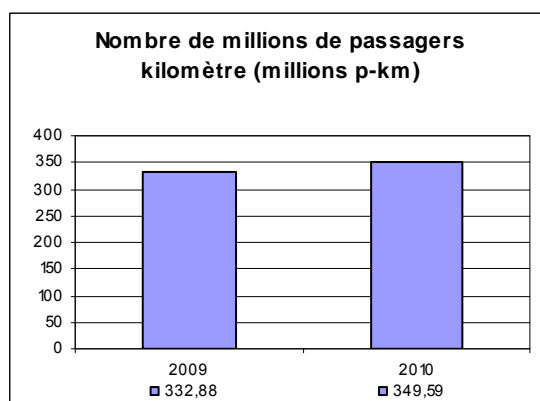
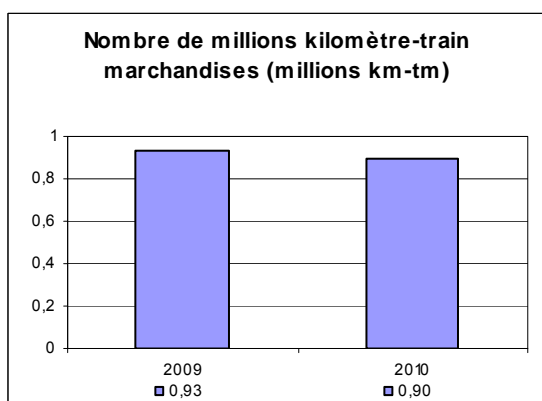
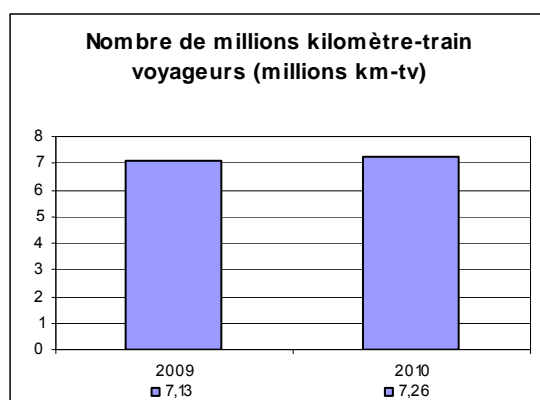
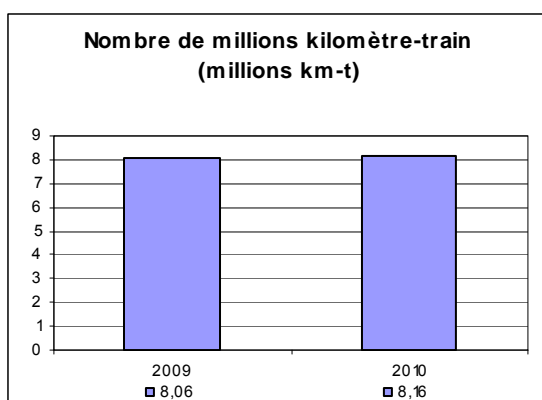


ANNEXE C : Données ISC – Définitions utilisées (ISC Indicateurs de Sécurité Communes)

C.1. Données ISC

Données de référence

Données de référence 2010	
Nombre de millions kilomètre-train (millions km-t)	8,16
Nombre de millions kilomètre-train voyageurs (millions km-tv)	7,26
Nombre de millions kilomètre-train marchandises (millions km-tm)	0,90
Nombre de millions de passagers kilomètre (millions p-km)	349,59
Nombre de millions de tonnes kilomètre (millions t-km)	717

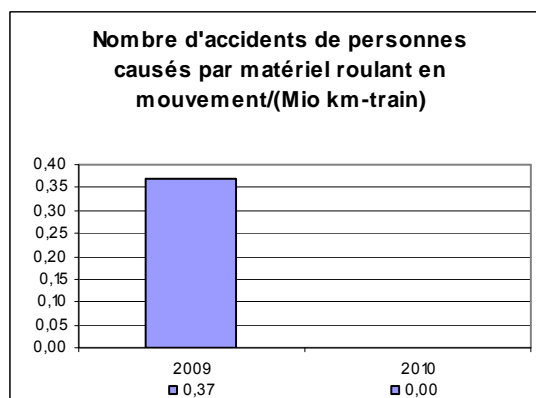
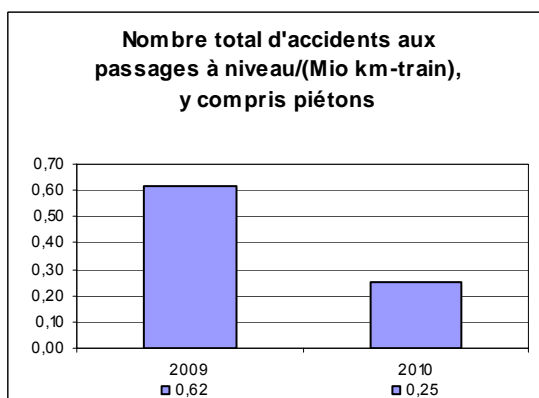
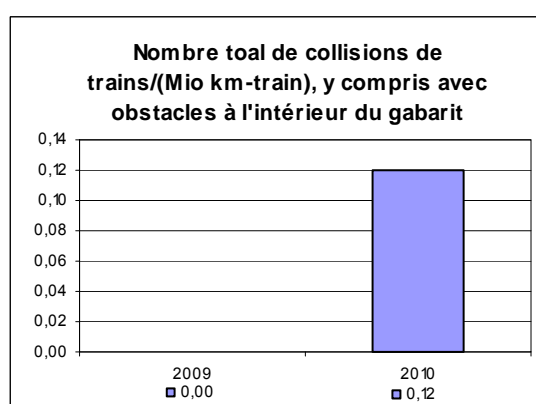
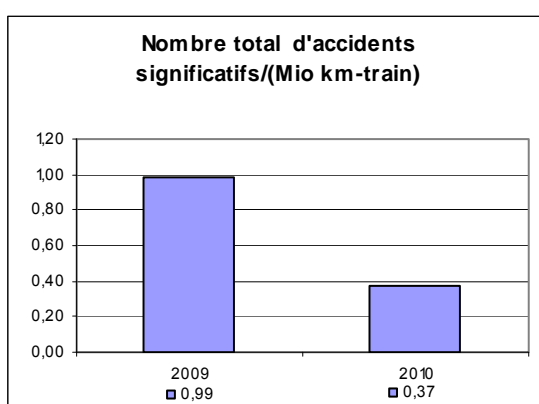


* Pour l'année 2009, le nombre des tonnes kilomètre n'a pas été communiqué à l'ACF.

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 2010	Nombre	Nombre par million km-t
Collisions de trains, y compris avec obstacles à l'intérieur du gabarit	1	0,12
Déraillements de trains	0	0,00
Accidents aux passages à niveau, y compris piétons	2	0,25
Accidents de personnes causés par matériel roulant en mouvement	0	0,00
Incendies dans le matériel roulant	0	0,00
Autres	0	0,00
Total	3	0,37



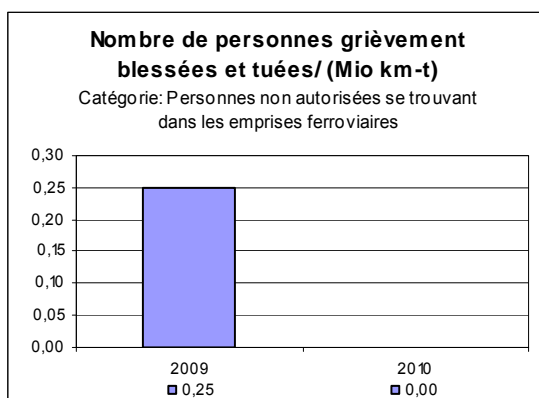
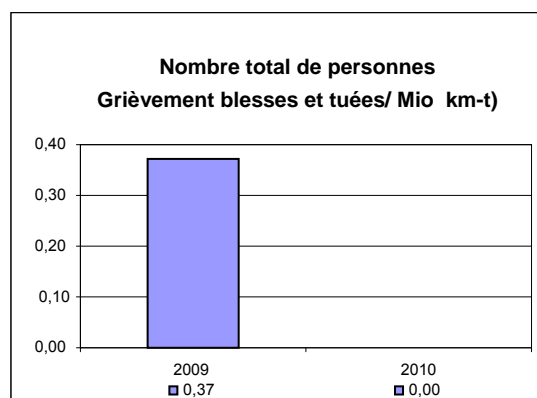
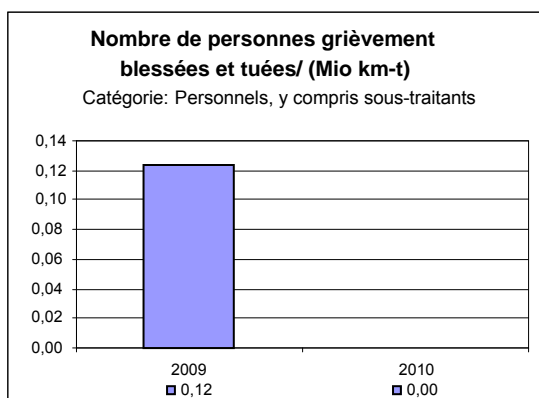
Pour les années 2009 et 2010, aucun accident significatif n'a été constaté dans les catégories « déraillements de trains », « incendies dans le matériel roulant » et « autres ».

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 2010	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	0	0,00		
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 2009, aucune personne grièvement blessée ou tuée n'a été à déplorer dans les catégories « passagers », usagers des passages à niveau » et « autres », et en 2010 aucune victime sur l'ensemble des catégories n'a été relevée.

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

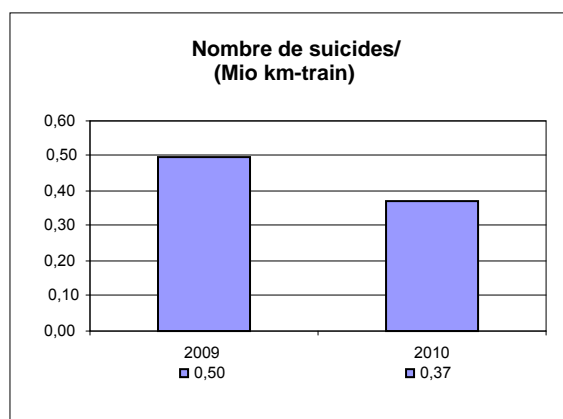
Accidents avec marchandises dangereuses 2010	Nombre	Nombre par million km-t
Accidents mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses	0	0,00
Accidents de ce type entraînant la libération de substances dangereuses	0	0,00
Total	0	0,00

Pour les années 2009 et 2010, 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

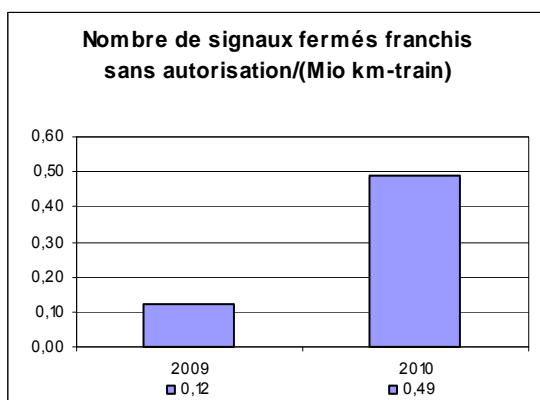
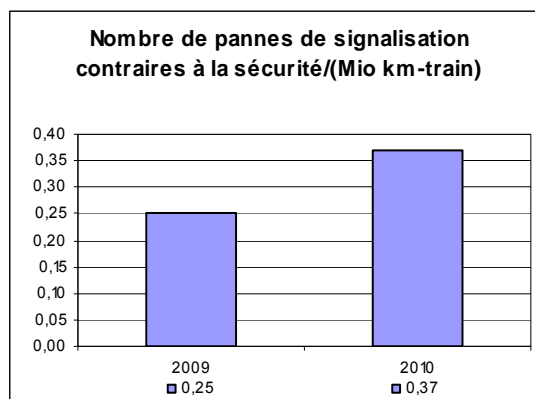
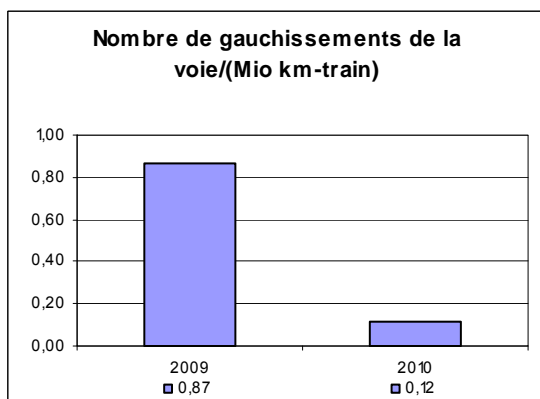
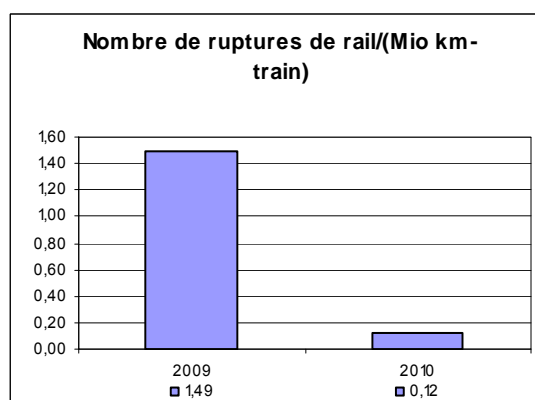
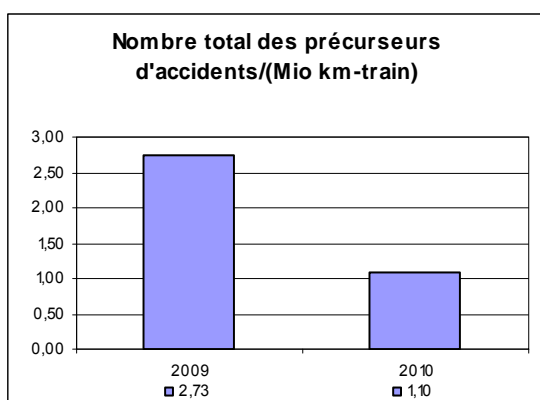
Suicides 2010	Nombre	Nombre par million km-t
Total	3	0,37



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	1	0,12
Gauchissements de la voie	1	0,12
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	3	0,37
Signaux fermés franchis sans autorisation	4	0,49
Ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service	0	0,00
Total	9	1,10

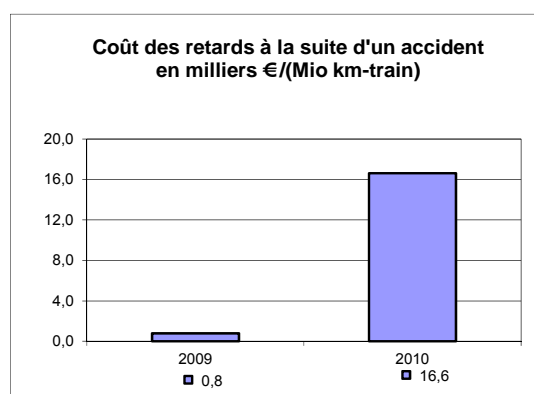
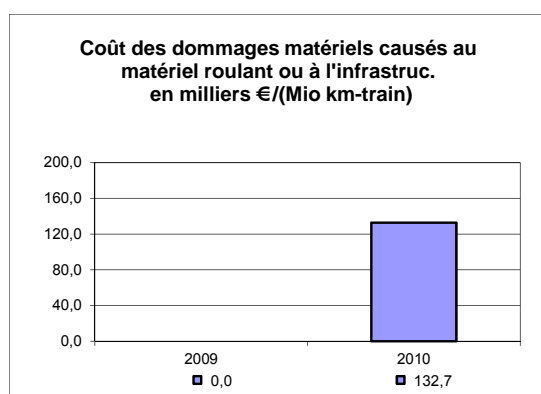
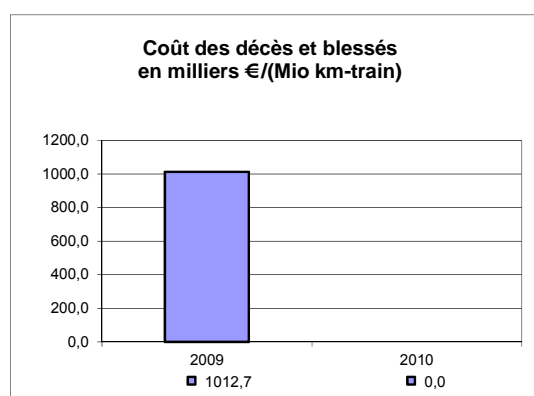
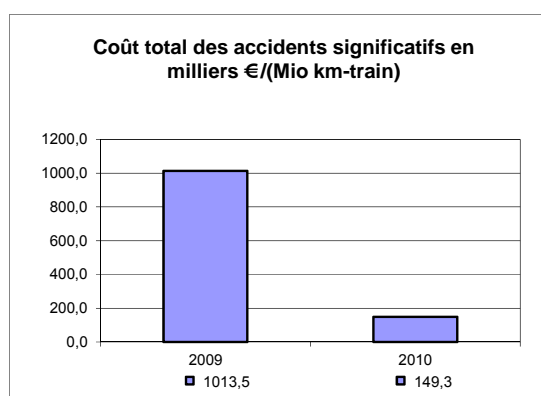


Pour les années 2009 et 2010, aucune rupture de roues et ni d'essieux du matériel roulant en service n'a été constatée.

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

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

Coût types	milliers €	milliers € par million km-t
Nombre de morts et de blessés graves multiplié par la valeur de prévention d'un mort ou blessé grave.	0,0	0,0
Coûts des dommages causés à l'environnement	0,0	0,0
Coûts des dommages matériels causés au matériel roulant ou à l'infrastructure	1082,6	132,7
Signaux fermés franchis sans autorisation	0,0	0,0
Coûts des retards à la suite d'un accident	135,5	16,6
Total	1218,1	149,3

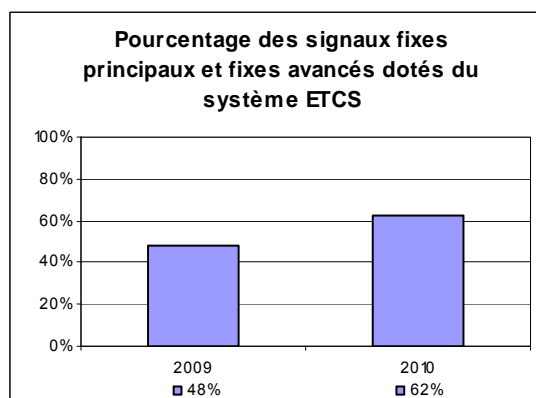
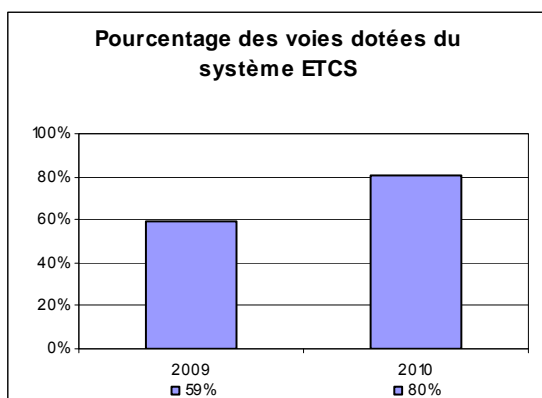


Remarque: L'augmentation du coût des accidents par passager s'explique pour une large partie par l'adaptation de la clé de répartition entre travailleurs et non-travailleurs. En 2009, la partie des travailleurs fut retenue à 10% et celle des non-travailleurs à 90% pour les périodes horaires dans lesquels 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 énoncé 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 2010	MEMOR II+	ETCS
Pourcentage des voies dotées d'un système PAT en service	100%	80,37%
Pourcentage des signaux fixes principaux et fixes avancés dotés d'un système PAT en service	100%	62,20%
Pourcentage des kilomètres-train parcouru avec systèmes PAT opérationnels (estimation)	96%	3%

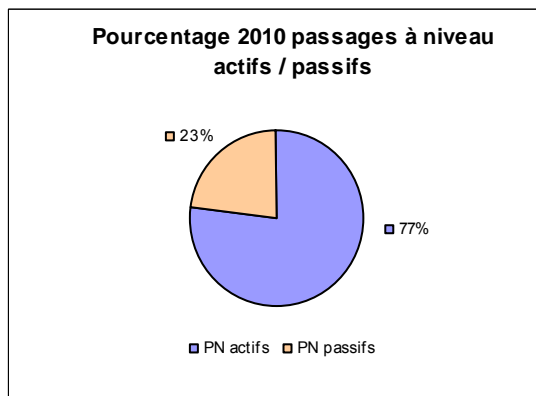
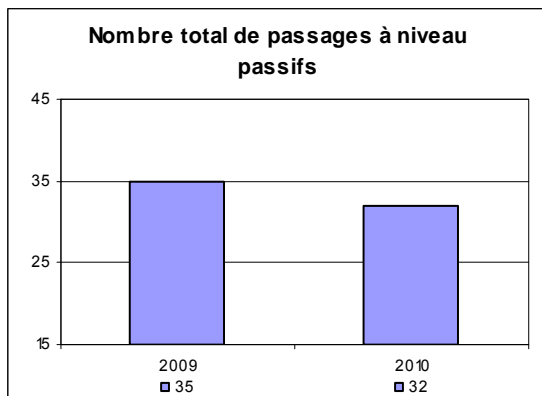
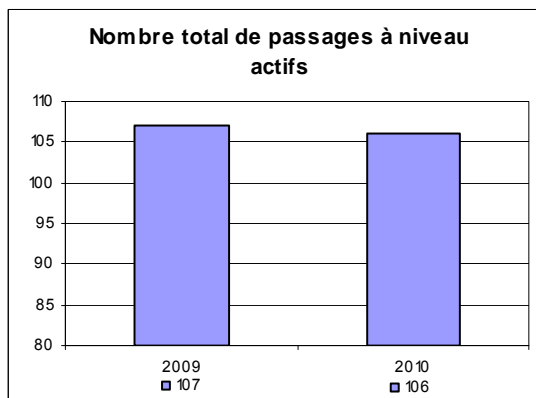
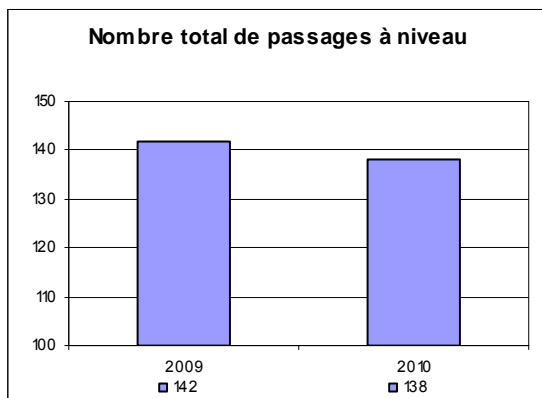


C.1.6.2 Nombre de passage à niveau (total, par kilomètre de ligne et par kilomètre de voie) et par type de passage à niveau

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 interne 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 2010	CFL/GI	CFL/EF	CFL cargo	Total
Nombre prévu	235	91	204	530
Nombre réalisé	195	76	138	409
Pourcentage réalisé par rapport au prévu	83%	84%	68%	77%

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 l'infrastructure ferroviaire	Loi du 3 août 2010 relative à la régulation du marché	01/09/2011	Nouvelle loi Cette loi a comme objet : 1. la transposition en droit national de la directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement des chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la création d'un organisme de contrôle du marché ferroviaire; 3. de modifier la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; 4. de modifier la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.	La loi détermine les missions et attributions de l'organisme de contrôle du marché ferroviaire luxembourgeois. Ce régulateur est chargé d'assurer la non-discrimination, une concurrence effective et un fonctionnement efficace du marché ferroviaire.
	Règlement grand-ducal (RGD) du 27 février 2010 modifiant le RGD modifié du 31 mars 2003 définissant les modalités d'application des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise et instaurant un système d'amélioration des performances.	01/03/2010	Nouveau (RGD) Ce RGD introduit dans le système de tarification de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire un système d'amélioration des performances conformément aux dispositions de la législation européenne.	Les trains des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré luxembourgeois sont soumis à un système d'amélioration des performances comportant des pénalités et des compensations en cas de retards importants ou de suppressions imprévues.

	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 l'interopérabilité ferroviaire	Règlement grand-ducal (RGD) du 1er juin 2010 relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire.	16/06/2010	Nouveau RGD Ce RGD a pour objet la transposition en droit national de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté européenne telle que modifiée par la directive 2009/131/CE de la Commission du 16 octobre 2009 modifiant l'annexe VII de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté.	Le RGD fixe les conditions pour réaliser l'interopérabilité du système ferroviaire sur le réseau ferré national, notamment pour la conception, la construction, la mise en service, le réaménagement, le renouvellement, l'exploitation et l'entretien des éléments de ce système, ainsi que pour les qualifications professionnelles et les conditions de santé et de sécurité du personnel qui contribue à son exploitation et à sa maintenance.
Législation concernant la certification des conducteurs de train	Règlement grand-ducal (RGD) du 16 août 2010 relatif à la certification des conducteurs de train	25/08/2010	Nouveau RGD Ce RGD a pour objet : 1. la transposition en droit national de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté ; 2. de créer un cadre réglementaire relatif à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.	Le RGD fixe les conditions et les procédures pour la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferré luxembourgeois.

	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
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			
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 BELLAIN/GOUVY	22/04/2010	Nouvelle version remplaçant la consigne frontalière partie commune INFRABEL-CFL du 30/04/2004 et la partie section frontière Troisvierges-Gouvy du 01/11/2004. Le nouveau fascicule modifie ou remplace certaines procédures opérationnelles existantes.	Les modifications principales sont liées à la mise en service des Signaux Fixes Principaux SFP 9X et 9Y du poste de block de Bellain. La section frontalière est délimitée par le signal CFL 9Y et le signal INFRABEL KX18
	Référentiel Directive commune SNCF/CFL	20/07/2010	Nouvelle version remplaçant la version du 01/06/2007	Définition des règles communes de management s'ajoutant aux règles d'exploitation décrites dans le référentiel
	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Appendice I édition 2009 – Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du RGE	15/05/2010	Rectificatif N° 3	Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE)

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 (suite).	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Appendice I édition 2009 – Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du RGE	24/10/2010	Rectificatif N° 4	Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE)
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 2010 par des entreprises ferroviaires titulaires d'une licence délivrée	par le G.-D. du Luxembourg	0
	par un autre État membre	2

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

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
E.2.1. Nombre de certificats de sécurité partie A valables détenus en 2010 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	2	0	0
	dans un autre État membre	0	0	0

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
E.2.2. Nombre de certificats de sécurité partie B valables détenus en 2010 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	2	0	0
	dans un autre État membre	0	0	0

			A	R	I
E.2.3. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie A déposées en 2010 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux certificats	1	0	0
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	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 2010 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux certificats	1	0	0
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0
	dans un autre État membre	Nouveaux certificats	0	0	1
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	0	0	0

A = Demande acceptée, le certificat est déjà délivré.

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

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

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

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 2010 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 2010 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 2010 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 2010 pour des EF détenant une	licence délivrée par le G.-D. du Luxembourg			80 jours ouvrables
	licence délivrée par un autre État membre			

E.6. Aspects procéduraux – Agréments de sécurité

		Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
Délai moyen, entre la réception d'une demande (après réception de toutes les informations nécessaires) et la délivrance finale d'un agrément de sécurité en 2010 pour les gestionnaires de l'infrastructure	enregistrés au G.-D- du Luxembourg			
	enregistrés auprès d'un autre État membre			

