



GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Administration des Chemins de Fer - ACF

Rapport annuel de sécurité 2012 de l'Administration des Chemins de Fer

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

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

ADMINISTRATION DES CHEMINS DE FER

1, Porte de France

L-4360 Esch-sur-Alzette

Téléphone +352 26191220

Téléfax +352 26191229

www.railinfra.lu

Contenu

A.1. Portée du rapport.....	3
A.2. Synthèse (SUMMARY)	3
B. Section préliminaire	5
1. Introduction au rapport.....	5
2. Informations relatives à la structure ferroviaire	5
3. Synthèse – Analyse générale des tendances (évolution de la sécurité ferroviaire, la certification, etc.).....	6
C. Organisation.....	7
1. Présentation de l'organisation.....	7
2. Organigrammes	10
3. Activités.....	10
D. Evolution de la sécurité ferroviaire.....	14
1. Initiatives visant à maintenir/améliorer les performances de sécurité	14
2. Données détaillées de l'analyse des tendances	18
3. Résultats des recommandations de sécurité	19
E. Modifications importantes apportées aux dispositions législatives, réglementaires et administratives.....	21
1. Législation.....	21
2. Réglementation.....	21
F. Evolution de la certification et de l'agrément en matière de sécurité.....	22
1. Législation nationale – dates de mise en vigueur – mise à disposition	22
2. Données numériques (Annexe E).....	23
3. Aspects procéduraux	23
G. Surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure	26
1. Description de la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure	26
2. Description de la couverture des aspects juridiques dans les rapports annuels des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires – Disponibilité des rapports annuels avant le 30 juin (conformément à l'article 9, paragraphe 4, de la directive sur la sécurité ferroviaire).....	26
3. Nombre de contrôles effectués auprès des GI et des EF en 2012.....	26
4. Nombre d'audits auprès des GI et des EF en 2012	27

5. Synthèse des mesures/actions correctives (modification, révocation, suspension, avertissement important, etc.) relatives aux aspects de sécurité à la suite de ces audits/contrôles.....	27
6. Brève synthèse/description des plaintes émanant des gestionnaires de l'infrastructure sur des entreprises ferroviaires relatives aux conditions fixées dans leur certificat partie A/partie B.....	27
7. Brève synthèse/description des plaintes émanant des entreprises ferroviaires concernant des gestionnaires de l'infrastructure relatives aux conditions fixées dans leur agrément	27
H. Rapport sur l'application des MSC à l'évaluation et à l'appréciation des risques	28
I. Mesures alternatives prenant la forme de dérogations au système de certification des entités chargées de l'entretien.....	28
J. Conclusions – Priorités	29
K. Sources d'information.....	30
L. Annexes	30

A.1. PORTEE DU RAPPORT

Le présent rapport reflète les activités de l'**ACF** (**A**dministration des **C**hemins de **F**er) en tant qu'Autorité Nationale de Sécurité (**N**ational **S**afety **A**uthority, **NSA**) au courant de l'exercice 2012.

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

- a) l'évolution de la sécurité ferroviaire, y compris un inventaire des Indicateurs de 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,
- e) les dérogations qui ont été décidées conformément à l'article 20ter (voir page 9 Art. 20ter paragraphe 5).

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

A.2. SYNTHÈSE (SUMMARY)

The National Safety Authority, called «**A**dministration 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.

The ACF annual safety report 2012 deals with the activities of ACF and the Common Safety Indicators (CSI).

2012 is the fourth annual safety report established by ACF. Until now Luxembourg hasn't received any recommendations neither from ERA nor from the European Commission requiring an improvement of the safety level and, taken into account that all indicators in relation with accidents and precursors are decreasing, ACF concludes that the global safety level is good (see ANNEX C).

During 2012 no safety certificates neither type A nor type B, according to the safety directive, were delivered. A request for safety certificate part B registered in 2011 was still pending, due to missing documents and non-consideration of common operating rules by the applicant.

The first safety authorisation for the Luxembourgish railway network infrastructure manager, with a validity of one year, was established in May. In November the request for the renewal of this authorisation was introduced by the IM. It is foreseen to deliver an authorisation for five years.

Due to limited human resources, ACF was only able to perform one safety inspection (RU having a Luxembourgish A et B certificate) during 2012.

The following major safety-related events were recorded:

Events	2012	2011
Accidents at level crossings, including accidents involving pedestrians	0	0
Train collisions	0	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	1
Employee died during work caused by rolling stock in motion	0	0
Suicides	5	7
Broken rails	3	2
Track buckles	1	1
Wrong-side signalling failures	0	1
Signal passed at danger	5	11

Hereafter some safety related infrastructure characteristics:

Infrastructure characteristics	2012	2011
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	94%	88%
Main fixed Signals and caution fixed signals equipped with ETCS Level 1	93%	87%
Active level crossings	106	106
Passive level crossings	31	32

B. SECTION PRELIMINAIRE

1. Introduction au rapport

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

Ce rapport de sécurité est le quatrième 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 2012, 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.

Dans la mesure du possible mais non dans la fréquence voulue, l'ACF a effectué un contrôle auprès d'une EF. Ainsi le rapport ne contient que des données restreintes relatives au paragraphe d) de l'Art. 5 de la loi modifiée du 22 juillet 2009 sur la sécurité ferroviaire.

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

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

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

2. Informations relatives à la structure ferroviaire

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

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

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

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

Le présent document est le quatrième rapport de sécurité établi par le Grand-Duché du Luxembourg.

Les Indicateurs de **S**écurité **C**ommuns (**ISC**) fournis en 2011 n'ont pas suscité de commentaires de la part de l'ERA ou de la Commission européenne. Pour tous les indicateurs relatifs aux accidents et aux précurseurs on constate, depuis leur début de recensement en 2009, une tendance à la baisse.

En 2012 il n'y a eu ni accident mortel, ni accident avec personnes grièvement blessée. Cependant cinq suicides ont dû être enregistrés.

Les franchissements de signaux fermés ont nettement régressé par rapport à 2011, pour retomber à un niveau avoisinant celui de 2010.

Ainsi de façon globale, la sécurité ferroviaire se maintient à un bon niveau et montre même une tendance positive. En tant que petit État membre, il faut rester très prudent en ce qui concerne l'interprétation des résultats. Au vu du nombre très restreint d'accidents graves, un seul accident causant plusieurs morts et/ou blessés graves peut faire renverser les tendances actuellement favorables.

Aucun nouveau texte légal luxembourgeois ni aucune modification de textes existants n'ont été publiés au courant de l'exercice écoulé.

En 2012 l'Etat luxembourgeois n'a délivré aucun certificat de sécurité partie A ou partie B conformément à la directive 2004/49/CE.

Une demande introduite en 2011 a été mise en suspens du fait de documents manquants et de la non-prise en compte de certaines règles d'exploitation par le requérant.

Les deux EFs luxembourgeoises sont en possession de certificats A et B, une troisième d'un autre État membre dispose d'un certificat B.

En mai 2012 le premier agrément de sécurité, valable pour une période d'un an, a été délivré au gestionnaire de l'infrastructure (GI) du réseau ferré national. A cette fin l'ACF a procédé à une double évaluation, une par rapport au projet de règlement (UE), élaboré par l'ERA, et la deuxième par rapport au règlement (UE) N°1169/2010, dont la mise en vigueur a eu lieu après l'introduction de la demande.

Durant cette année de validité, le GI devra se conformer complètement aux exigences du règlement susmentionné. Une demande pour le renouvellement de l'agrément pour une période de validité de cinq ans a été introduite par le GI en novembre 2012.

C. ORGANISATION

1. Présentation de l'organisation

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

Les attributions de l'ACF sont définies aux articles 4.1., 4.2. et 20ter de la loi susmentionnée.

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

a) veiller à ce que le matériel roulant soit dûment enregistré et que les informations relatives à la sécurité figurant dans le registre national soient exactes et tenues à jour;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) au carnet d'entretien de chaque véhicule ;

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

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

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

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

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

a) véhicules immatriculés dans un pays tiers et entretenus conformément à la législation de ce pays ;

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2012, l'ACF se composait d'un directeur et de quatre divisions.

- **La division Affaires Générales** avec 1 agent exécutant les missions de secrétariat et de finance ;
- **La division Affaires Juridiques** avec 1 juriste ;
- **La division Interopérabilité et Sécurité** comptait 7 agents :
 - 2 s'occupant de l'autorisation de mise en service de matériel roulant ferroviaire et des sujets annexes,
 - 1 assurant la coordination en matière d'interopérabilité et de sécurité ferroviaire entre la Commission européenne (DG Move), l'ERA, le MDDI et l'ACF ainsi qu'avec les autres acteurs ferroviaires,
 - 1 attaché à l'élaboration et la mise à jour des différents registres
 - 1 s'occupant de la certification des entreprises ferroviaires, du gestionnaire d'infrastructure et des entités chargées de la maintenance,
 - 1 chargé de la gestion des affaires relatives aux sous-systèmes contrôle-commande et signalisation ;
 - 1 s'occupant de la certification des centres de formation et des conducteurs de train.
- **La division Sillons** disposait de 10 agents traitant l'attribution et la tarification des sillons.

Fin 2012 l'effectif total s'élève à 20 agents.

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

2. Organigrammes

Annexe B

3. Activités

Division Affaires Générales

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

Division Affaires Juridiques

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

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

Division Interopérabilité et Sécurité

a) Organismes européens

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

Participation aux réunions des différents groupes de travail (STI Wagons, STI Locomotives et Véhicules Passagers, Reconnaissance mutuelle du Matériel roulant, Document de Référence National, Registre National des Véhicules, Registre sur les Types de Véhicules, Registre de l'Infrastructure, Règles Nationales de Sécurité, Entité chargée de l'entretien, ERTMS Focus Group, Safety Performance, WP Art.35 of Train Driver Directive) 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 dans le cadre de la reconnaissance mutuelle entre la Belgique, les Pays-Bas, la France, le Luxembourg, la Suisse et l'Espagne ayant pour objet l'adaptation du protocole BeNeFLuChE aux nouvelles stipulations de la réglementation européenne.

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 qui est composé de représentants des Etats membres, de la Commission

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

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

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

b) Organismes nationaux

Participation au groupe de travail du MDDI pour l'implémentation en droit luxembourgeois des textes européens dont notamment la directive 2007/59/CE relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, et pour son adaptation.

Soumission au Ministre d'un avant-projet d'un règlement grand-ducal relatif aux titres de légitimation de l'Administration des Chemins de Fer.

Elaboration de l'avant-projet de règlement grand-ducal relatif à l'accréditation des centres de formation.

Elaboration de l'avant-projet de règlement grand-ducal relatif à la reconnaissance des examinateurs.

Elaboration et publication du guide pratique et des formulaires expliquant la procédure d'obtention de la licence de conducteur de train publiée sur notre site internet.

Notification de traitement auprès de la Commission Nationale pour la Protection des Données au sujet des données relatives aux licences des conducteurs de train à traiter par l'ACF sur base d'une obligation légale.

Elaboration et publication du « National Reference Document » et du « National Legal Frame » conformément à la décision de la Commission 2011/155/UE concernant l'obligation de publier un document de référence.

c) Autorisation de sous-systèmes et activités autres que celles mentionnées sous a) et b)

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

Maintenance d'un registre national des véhicules avec au total des enregistrements de 4.996 véhicules dont 4.699 wagons, 16 voitures, 71 engins moteurs (locomotives), 11 engins moteurs (engins de travail) et 199 éléments de trains combinés.

Mise en place d'un registre national des licences des conducteurs de train avec confection de 168 licences de conducteur de train.

Reconnaissance de 4 médecins et de 2 psychologues de travail dans le cadre de la certification des conducteurs de trains.

Gestion du dossier et émission d'avis au Ministre portant sur l'agrément de 3 organismes compétents.

Gestion de quatre dossiers portant sur la demande d'autorisation de mise service et/ou de type pour locomotives.

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

Gestion du dossier traitant de l'équipement d'automotrices avec une nouvelle radio sol-train bi-mode analogique/GSM-R et établissement de 2 autorisations de mise en service applicables à un ensemble de 10 automotrices.

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

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 (122 affaires traitées).

Analyse du dossier et prise de position à la demande du Ministre concernant la suppression d'un passage à niveau.

Etablissement d'une autorisation de mise en service d'une nouvelle version de logiciels « 7^e » applicables aux voitures pilotes à doubles étages.

Etablissement d'une autorisation pour l'immatriculation d'un autorail sur le réseau ferré luxembourgeois en tant que véhicule historique.

Etablissement de 8 autorisations de mise en service d'engins acquis par le gestionnaire d'infrastructure pour exécuter différents travaux de maintenance sur le réseau ferré et de 4 autorisations de type y relatives aux véhicules susmentionnés.

Etablissement des autorisations de mise en service pour 4 engins d'une entreprise ferroviaire suite à une intégration du système MEMOR II+.

Etablissement des autorisations de mise en service de 36 wagons de poche articulé, aménagés pour le transport de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques pour une entreprise ferroviaire et de l'autorisation de type.

Etablissement des autorisations pour l'immatriculation d'un 1^{er} lot de 30 wagons trémies et d'un 2^{ième} lot de 42 wagons trémies pour une entreprise ferroviaire.

Admission à la circulation de 100 wagons plats à bogies articulés du type S(g)mmns, aménagés pour le transport de caisses mobiles.

Instruction d'un dossier relatif à la demande d'autorisation de mise en service de constituants du sous-système contrôle-commande et de signalisation sur le réseau ferré luxembourgeois.

Suivi de l'évolution du dossier relatif à la mise en place du système ERTMS/ETCS Niveau 1 sur l'infrastructure ferroviaire nationale. Concertation avec le gestionnaire d'infrastructure luxembourgeois et différentes autorités nationales sur les critères de mise en service des équipements ETCS embarqués.

Instruction des dossiers relatifs aux transitions des équipements dits de sécurité aux sections frontalières.

d) Certification en matière de sécurité

Instruction du dossier relatif à la demande d'un certificat B d'une entreprise ferroviaire.

Attribution d'un agrément de sécurité avec une durée de validité d'un an au gestionnaire de l'infrastructure (GI)

Instruction du dossier relatif à la demande de renouvellement de l'agrément avec une période de validité de cinq ans introduit par le GI.

Division Sillons

Attribution, pour la période horaire 2012, valable du 12.12.2011 au 08.12.2012, de 1.553 sillons dont 1.147 pour le trafic voyageurs et 228 pour le trafic fret. 174 sillons concernaient des parcours à vide et 4 sillons des trains de service. Ces 1.553 sillons représentaient 357.533 trains prévus de parcourir 8.828.010 km.

Publication de 31 Avis-Horaires concernant 770 modifications, créations ou suppressions de sillons lors des mises à jour mensuelles de l'horaire 2012.

Etablissement de 933 Avis-Trains concernant 27.300 modifications, créations ou suppressions de trains à court terme (demande jusqu'à jour -5).

Emission de 9.352 Avis-Trains (court-terme) par le poste 24h/24h concernant des modifications de dernière minute.

Au total 355.011 trains ont réellement circulé et ont parcouru 8.646.483 km en 2012, ce nombre ne tient pas compte des parcours effectués par le GI.

Etablissement de l'horaire 2013, commençant le 09.12.2012 et étant valable jusqu'au 14.12.2013. 1.676 sillons ont été attribués dont 1.269 concernant des trains voyageurs, 194 des trains de fret et 213 parcours à vide représentant 366.542 trains prévus de parcourir 9.164.385 km.

Adaptation et publication du Document de référence du réseau (DRR) 2013 et 2014.

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

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

Membre consultatif aux assemblées du Comité de gestion Corridor C (2).

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'évènement	
25/01/2012	Goebelsmühle	Réception d'un train dans une voie barrée	Edition d'un ordre de gare A, traitant des dispositions du barrage des voies de la pleine ligne et de gare
28/02/2012 13/03/2012	Ligne 3 Luxembourg – Wasserbillig ; Passages à Niveaux (PN) 72 et 73	Suite à un chantier externe au CFL réalisé sous le couvert d'une permission de voirie à proximité de la ligne ferroviaire à Manternach, des installations des passages à niveaux 72 et 73 ont été endommagées par les engins de chantier.	Après intervention sur place des responsables du GI, des mesures organisationnelles ont été prises sur le chantier pour éliminer les dangers potentiels. Ces mesures ont été documentées par des échanges de courrier et de mails.
24/03/2012 17/11/2012 19/12/2012	Dudelange Luxembourg Pétange	Dépassement signal	Mise à pied du conducteur Examen d'aptitude médical Bilan psychologique Vérification des connaissances professionnelles par un instructeur habilité Test pratique sur le simulateur de Conduite Après réhabilitation dans ses fonctions: 1 ^{ère} séance de travail, accompagnement par un instructeur habilité Suivi renforcé durant 1 année par accompagnements supplémentaires
11/04/2012	Gare de Bettembourg	Talonnage de la traversée-jonction double 96, branche a/b par un mouvement de manœuvre composé de deux engins d'entretien du GI	Le rapport d'incident, complété par des commentaires, est traité dans les cours de formation et de recyclage dispensés aux agents du GI afin d'illustrer, moyennant un exemple pratique, l'importance d'une certaine précision dans l'accord de manœuvre
30/05/2012	Lorentzweiler	Oubli d'annonce au départ d'un train et de demande de fermeture au garde-barrière du PN 18	Edition d'un ordre de gare, traitant de l'information des équipes travaillant en pleine ligne sur la circulation des trains et de l'information des gardes-barrières

Accidents/précurseurs à l'origine des mesures		Mesures de sécurité prises	
Date	Lieu	Description de l'évènement	
25/06/2012	Gare de Noertzange	Les travaux sur le quai de la voie 2 entravant le service voyageur aux trains. Suite à des excavations, il existe un danger réel que des voyageurs sortant des trains soient blessés	Après intervention sur place du surveillant du chantier, l'entreprise privée a sécurisé tous les trous avec des contre-plaqués. La longueur des travaux est aussi limitée à 10m.
02/07/2012	Gare de Differdange	Suite à un manque de coordination entre les agents du GI, un mouvement de manœuvre occupe une voie devant être empruntée par un train de voyageurs	Le rapport d'incident, complété par des commentaires, est traité dans les cours de formation et de recyclage dispensés aux agents, afin d'illustrer qu'aucun mouvement ne doit avoir lieu sans accord de manœuvre valable
02/07/2012	Gare de Belvaux-Soleuvre	Dépassement par Trv d'un SMA implanté par mégarde dans la voie 2 au PK 9,870	Le rapport d'incident, complété par des commentaires, est considéré à l'avenir lors de l'établissement de la grille d'organisation de l'encadrement de chantiers afin que l'agent qui met en vigueur les mesures de sécurité au début du chantier soit aussi présent lors de la levée des mesures prises à la fin des travaux.
28/09/2012	Bettembourg	Franchissement du signal fixe de barrage SFVb115b voie 235 lors d'un mouvement de manœuvre de deux engins moteurs en unité multiple. Après avoir constaté le franchissement du signal, le conducteur refoule et change de cabine de conduite. A l'ouverture du SFVb235, le conducteur reprend sa marche sans aviser le Chef de Circulation compétent. Arrivé à Thionville, le conducteur avise son dirigeant de proximité.	<p><u>Mesures individuelles :</u></p> <p>Suspension temporaire de l'habilitation conduite de l'agent sur réseau ferré luxembourgeois</p> <p>Analyse de l'évènement avec le conducteur et alimentation de sa veille.</p> <p>Formation continue, évaluation et bouclage de l'atteinte des objectifs pédagogiques par un accompagnement du premier train sur le réseau ferré Luxembourgeois.</p> <p><u>Mesures collectives :</u></p> <p>Présentation de l'évènement aux autres conducteurs de la résidence au cours des journées de formation continue et sensibilisation par affichage et commentaire d'une fiche retour d'expérience.</p>

Accidents/précurseurs à l'origine des mesures		Mesures de sécurité prises	
Date	Lieu	Description de l'évènement	
22/10/2012	Gare de Differdange	Franchissement d'un Signal Fixe Principale en position arrêt pour tous les trains par le conducteur d'un train de service	Mise à pied du conducteur. Entrevue avec les supérieurs hiérarchiques du GI (Service Maintenance Infrastructure). Vérification des connaissances Après réhabilitations dans ses fonctions accompagnement par un autre conducteur lors de sa 1 ^{ère} séance de travail Le rapport d'incident, complété par des commentaires, est traité dans les cours de formation et de recyclage dispensés aux agents du GI
24/10/2012	Differdange Réseau tertiaire	Déraillement d'une locomotive après des travaux de bourrage dans un aiguillage	Edition d'une note définissant une procédure de vérification avant l'annonce « libre et praticable » après l'achèvement de travaux susceptibles d'influencer le fonctionnement correct d'une aiguille

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
Parution de l'Instruction de Service N°99	Communication dans l'exploitation technique	Réalisation d'un film documentaire sur l'application en pratique des dispositions de l'Instruction de Service N°99
Retour d'expérience du GI	Communication dans l'exploitation technique	Campagne de mesurage et de sensibilisation sur les communications dans l'exploitation technique
Retour d'expérience du GI	Utilisation de klaxons portatifs à cartouches à gaz	Mise en vigueur d'une note rappelant qu'il est impératif d'utiliser du matériel agréé
Retour d'expérience du GI	Mesures à prendre en cas de chutes de neige	Mise en vigueur d'une note sur les mesures à prendre par le personnel du GI pour garantir le déneigement des quais à voyageurs et des aiguilles. Annulation de 3 notes devenues caduques

2. Données détaillées de l'analyse des tendances

Faits saillants	2012	2011
Accidents aux passages à niveau y compris les accidents impliquant des piétons	0	0
Collisions de trains, y compris avec obstacles à l'intérieur du gabarit	0	0
Accidents de personnes non autorisées se trouvant dans les emprises ferroviaires, heurtées par le matériel roulant en mouvement	0	1
Accidents mortels de personnel	0	0
Suicides	5	7
Ruptures de rail	3	2
Gauchissements de la voie	1	1
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	0	1
Franchissements de signaux fermés sans autorisation	5	11

Caractéristiques de l'infrastructure	2012	2011
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	94%	88%
Signaux fixes principaux et signaux fixes avancés équipés avec ETCS niveau 1	93%	87%
Passages à niveau avec équipements actifs	106	106
Passages à niveau avec équipements passifs	31	32

Aucun accident significatif n'a été enregistré, ni aucune personne n'a été grièvement blessée ou tuée en 2012.

Pour tous les indicateurs relatifs aux accidents et aux précurseurs on constate, depuis leur début de recensement en 2009, une tendance à la baisse (voir ANNEXE C).

Le nombre des franchissements de signaux fermés qui avait connu une nette augmentation en 2011, a baissé considérablement pour trouver un niveau avoisinant celui de 2010. Pour les franchissements sans autorisation d'un signal fermé en 2012 aucun accident grave ne s'est produit.

Il s'avère que les mesures prises par l'EF responsable de la grande majorité des dépassements 9 en 2011 contre 3 en 2012, portent leurs fruits. A titre d'information nous rappelons que cette EF a mis en place :

- des mesures d'ordre général au niveau de la formation de base et de la formation continue (action sur le comportement),
- le coaching des conducteurs par ses instructeurs et
- un groupe de mécaniciens tuteurs prenant en charge et instruisant chaque candidat conducteur individuellement.

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

La sécurité ferroviaire peut être considérée comme élevée et montre une tendance positive. Malgré tout, il faut rester prudent du fait de la faible étendue du réseau (275 km de ligne) enregistrant très peu d'accidents graves. Un seul accident causant plusieurs morts et/ou blessés graves peut de faire basculer les tendances actuelles.

3. Résultats des recommandations de sécurité

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

Suite à cet accident 21 recommandations ont été émises dont, 15 ont été implémentées ou sont en cours d'implémentation, 5 ont été rejetées et 1 ne concerne pas les acteurs ferroviaires luxembourgeois. L'ensemble de ces recommandations figurait dans le rapport de l'année 2009.

Ci-après une information sur la réalisation de la recommandation R8:

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

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

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

Suite aux différents problèmes techniques rencontrés lors de la phase d'essai de l'interface de connexion des systèmes ZNL 800 CFL et SAAT SNCF entre Longwy et Pétange, la mise en service de cette installation d'interconnexion entre Bettembourg et Thionville doit être reportée au début de l'exercice 2014.

En 2012 l'AET a formulé, dans son rapport final sur l'accident de travail survenu le 03 février 2009 sur réseau tertiaire à Differdange (ancien réseau industriel, faisant aujourd'hui partie du Réseau Ferré National), les recommandations suivantes (*Extraits du rapport technique de l'AET*) :

R1: Veiller à ce que, pour les manœuvres d'accrochage et de décrochage sur le réseau ferré luxembourgeois, y compris sur le réseau dit « tertiaire », la réglementation respectivement les règles de travail et de sécurité soient conformes aux dispositions suivantes:

- *avant la pénétration du personnel entre deux véhicules, les rames doivent être à l'arrêt complet et immobilisées, avec les tampons en contact;*
- *les véhicules ne peuvent être mis en mouvement qu'après la sortie du personnel.*

La réglementation et les règles de sécurité au travail ont été revues par le GI et les EFs et adaptées le cas échéant.

R2: Veiller à ce que le personnel soit sensibilisé aux règles de travail et de sécurité existantes en matière de manœuvres d'accrochage et de décrochage ainsi que, plus particulièrement, aux dispositions de la recommandation R1.

Ceci est réalisé lors des formations initiales et continues et par le suivi du personnel concerné.

R3: Veiller à ce qu'en cas de forte inclinaison du boîtier de téléconduite, le délai d'activation du freinage rapide soit paramétré de manière à déclencher un freinage d'urgence le plus rapidement possible après l'inclinaison du boîtier.

Une seule EF utilise la téléconduite sur le réseau ferré national, y compris sur le réseau tertiaire. Sur le type de télécommande utilisée, le délai d'activation du freinage d'urgence est paramétrable entre 3 et 5 secondes (valeurs données par le constructeur et non modifiables par l'utilisateur). Cette fonction évite des déclenchements du freinage, quand le conducteur de manœuvre doit se baisser pour entrer dans l'espace de Berne entre deux véhicules ou en sortir. L'EF en question a décidé de mettre le délai à 4 secondes permettant

- d'une part de garantir un freinage d'urgence dans un délai sécuritaire et
- d'autre part d'éviter des déclenchements intempestifs par un délai trop court pendant les manœuvres d'accouplement, ce qui exposerait le personnel à d'autres risques de sécurité.

En ce qui concerne les autres télécommandes utilisées sur le réseau ferré national (les valeurs varient entre 2,2 et 5 secondes). Une étude portant sur l'harmonisation du temps de réponse est en cours.

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

1. Législation

Néant

2. Réglementation

- **Rectificatif N°1 au Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) des fascicules 01, 07, 08, 09**
Mise en vigueur le 10 septembre 2012.
- **Rectificatif N°2 au Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) des fascicules 07 et 08**
Mise en vigueur le 10 septembre 2012.
- **Rectification de l'Appendice I au Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) par le Gestionnaire d'Infrastructure**
Document réédité en 2012.
- **Adaptation de la consigne frontalière CFL – DB Netze**
Réédition de 2 annexes (1 et 3) au 01.11.2012
- **Adaptation de la consigne frontalière (11/6) Ligne 42 INFRABEL/CFL**
Conditions d'exploitation de la section frontière Bellain – Gouvy, applicable à partir du 30.11.2012
- **Instruction de service N°99, Méthodologie de communication**
Applicable à partir du 1^{er} juin 2012
- **Note QSE 04122012.a « Etablissement et diffusion du rapport sommaire en cas d'incident/accident » RGE 11.**
Nouveau formulaire de signalement développé d'un commun accord avec l'Administration des Enquêtes Techniques (AET)

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

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

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

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

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

1.2. Date de départ pour délivrer des agréments de sécurité conformément à l'article 11 de la directive 2004/49/CE.

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

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

1.3. Existence de règles nationales de sécurité ou autre législation nationale se rapportant aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure.

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

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

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

2. Données numériques (Annexe E)

3. Aspects procéduraux

3.1. Certificats de sécurité partie A

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

Aucune demande de mise à jour/modification enregistrée en 2012.

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

Aucun cas en 2012.

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

Aucune demande enregistrée en 2012.

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

Aucun problème en 2012.

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

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

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

Aucun problème en 2012.

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

L'évaluation de la demande par rapport aux critères repris au règlement (UE) N° 1158/2010 de la Commission relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un certificat de sécurité ferroviaire n'est pas évidente, comme il n'existe pas de « check liste européenne » des documents à fournir.

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

- 3.1.8. Synthèse des problèmes mentionnés par les entreprises ferroviaires lorsqu'elles demandent un certificat de sécurité partie A.

Aucun problème signalé en 2012.

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

Il n'existe pas de procédure de feed-back ; chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'ACF pour lui faire part de ses réflexions en la matière. Aucun feed-back n'a été reçu en 2011.

3.2. Certificats de sécurité partie B

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

Aucune demande de mise à jour/modification enregistrée en 2012.

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

Aucun cas en 2012.

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

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

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

Aucun problème en 2012.

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

L'évaluation de la demande par rapport aux critères repris au règlement (UE) N° 1158/2010 de la Commission relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un certificat de sécurité ferroviaire n'est pas évidente, comme il n'existe pas de « check liste européenne » des documents à fournir.

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

- 3.2.6. Synthèse des problèmes mentionnés par les entreprises ferroviaires lorsqu'elles demandent un certificat de sécurité partie B.

Aucun problème signalé en 2012.

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

Il n'existe pas de procédure de feed-back ; chaque entreprise ferroviaire peut contacter l'ACF pour lui faire part de ses réflexions en la matière. Aucun feed-back n'a été reçu en 2012.

3.3. Agréments de sécurité

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

Aucune demande de mise à jour/modification enregistrée en 2012.

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

Aucun cas en 2012.

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

L'évaluation de la demande par rapport aux critères, repris au règlement (UE) N° 1169/2010 de la Commission relatif une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire, n'est pas évidente, comme il n'existe pas de « check liste européenne » des documents à fournir.

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

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

Aucun problème signalé en 2012.

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

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

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

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

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

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

1.1. Audits/contrôles/Listes de contrôle

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

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

/

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

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

- CFL - gestionnaire d'infrastructure (10/06/2013)
- CFL - entreprise ferroviaire (10/06/2013)
- CFL cargo (10/06/2013)
- SNCF - SNCF Fret (05/06/2013)

3. Nombre de contrôles effectués auprès des GI et des EF en 2012

CONTROLES	auprès des EF ayant un certificat de sécurité partie A	auprès des EF ayant un certificat de sécurité partie B	auprès des GI ayant un agrément de sécurité	Auprès des EF ayant un certificat de sécurité 2001/14
Planifiés	1	1	0	0
Non planifiés	0	0	0	0
Effectués	1	1	0	0

4. Nombre d'audits auprès des GI et des EF en 2012

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

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

De façon générale la série de wagons visitée lors du contrôle effectué était dans un état satisfaisant. Cependant l'EF a été invitée à compléter les inscriptions sur ces wagons spéciaux afin de garantir que tout opérateur devant manipuler les wagons puisse le faire en toute sécurité. Vu que ces wagons circulent sur des destinations fixes, l'EF est invitée à fournir un document d'instruction pour former les agents sur les différents terminaux. En plus le positionnement des marchepieds ne permettait pas de monter sur les wagons d'une façon sûre. L'ECM a été informée de se mettre en contact avec le constructeur des wagons afin de trouver une solution praticable.

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

Aucune plainte enregistrée en 2012.

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

Aucune plainte enregistrée en 2012.

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

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

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

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

Les courriers envoyés par l'ACF au secteur et les réunions tenues à ce sujet ont porté leurs fruits. En 2011 une seule application a été notifiée tandis qu'en 2012, les EFs et le GI ont appliqué les MSC pour 11 projets énumérés ci-après :

- changement des éjecteurs de sable d'une série de locomotives
- mise à jour du logiciel de bord d'une série de locomotives
- changements au niveau de l'organisation du travail pour la desserte de deux clients différents (opérations assurées par un seul opérateur)
- changement au niveau de la desserte d'un client suite à des travaux sur le réseau public
- changement de la procédure d'approvisionnement en gasoil de locomotives dans un triage
- desserte ferroviaire d'un nouveau client fret
- rectificatif du système de gestion de sécurité
- modification du système de neutralisation du freinage d'urgence suite à un signal d'alarme
- changement opérationnel concernant le contrôle visuel de dégagement d'une section de block
- modification de constituants du point de comptage d'essieux.

I. MESURES ALTERNATIVES PRENANT LA FORME DE DEROGATIONS AU SYSTEME DE CERTIFICATION DES ENTITES CHARGEES DE L'ENTRETIEN

Aucune décision concernant d'éventuelles mesures alternatives au système de certification des entités en charge de l'entretien n'a été prise par le Grand-Duché du Luxembourg.

Aucune demande à ce sujet n'a été introduite en 2012.

J. CONCLUSIONS – PRIORITES

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

Toutefois au vu des accidents graves depuis 2009 (aucun durant l'exercice 2012) et des nombres des précurseurs d'accidents ou d'incidents qui se sont produits, le niveau de sécurité est à considérer comme élevé et évolue positivement.

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

Pour que ceci se réalise, un pourcentage élevé du matériel roulant circulant sur le réseau ferré luxembourgeois devra être également équipé d'ETCS. Le pourcentage des kilomètres-train parcourus avec ETCS (14% en 2012) reste faible mais est en progression depuis le premier rapport annuel (2% en 2009). Cette hausse résulte de l'augmentation d'une part du pourcentage des signaux et d'autre part du nombre de véhicules équipés avec ETCS.

La mise en œuvre du côté de l'infrastructure (actuellement 93% des signaux sont dotés du système ETCS) sera, selon les prévisions du GI, achevée en 2014 avec une autorisation de mise en service prévue pour 2015.

Avec la délivrance d'un agrément de sécurité au GI en 2012 tous les acteurs ferroviaires sont en conformité avec les cadres légaux européen et luxembourgeois et disposent d'un système de gestion de la sécurité.

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

Le recrutement de personnel permettant à l'ACF de mieux répondre à ses obligations nationales et internationales, reste une tâche majeure. La finalisation de la 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 mise en œuvre d'un cadre et de principes pour une gestion documentaire efficace sera entamée en 2013.

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 embauchage ciblé. La situation au niveau des ressources humaines dont dispose l'ACF reste cependant préoccupante.

K. SOURCES D'INFORMATION

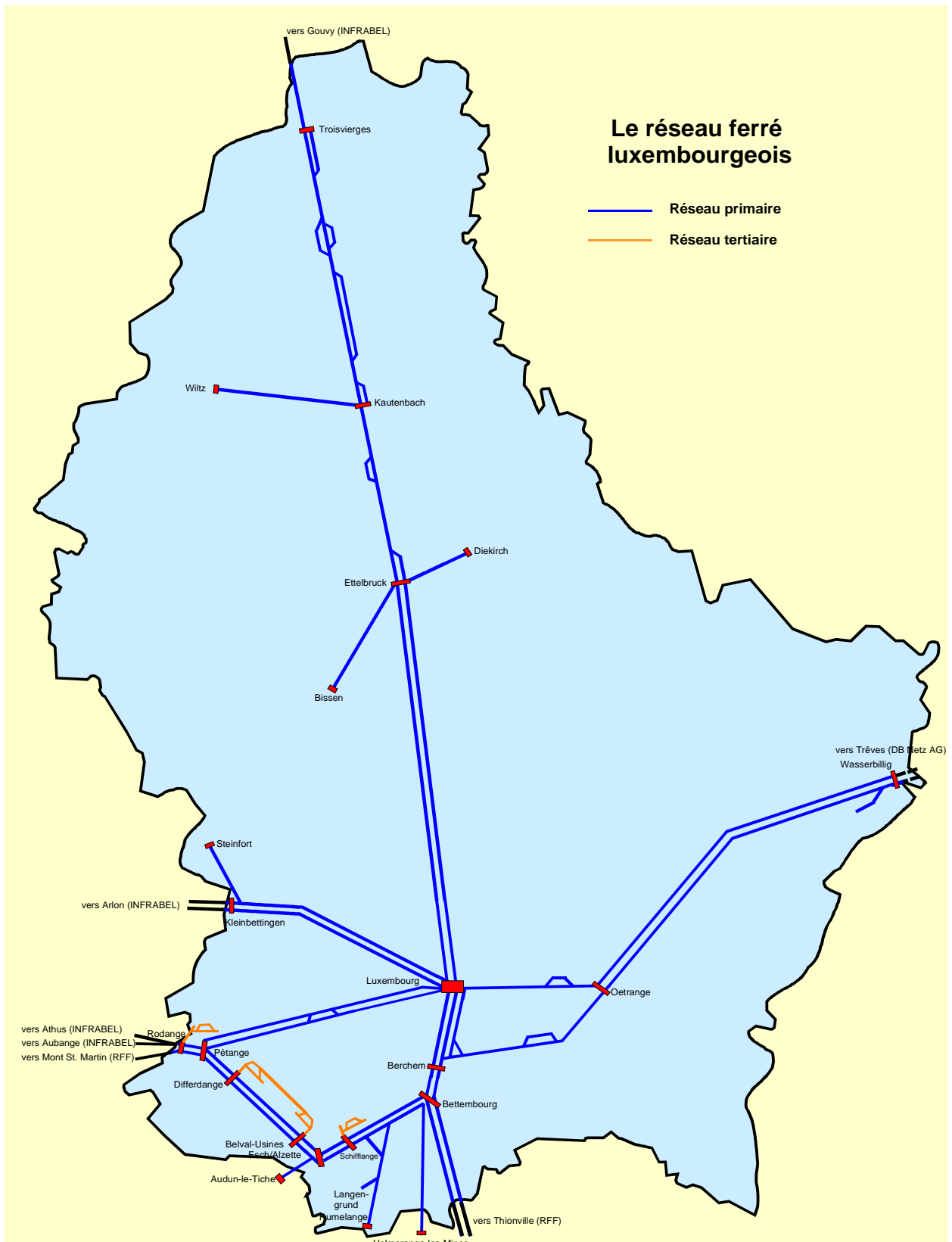
- Publications dans le MEMORIAL (Journal Officiel du Grand-Duché du Luxembourg) détails voir chapitre E.1
- Informations internes ACF
- Rapports annuels 2012 reçus du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires
- Les rapports de l'Administration des Enquêtes Techniques (AET)

L. ANNEXES

- ANNEXE A : Informations relatives à la structure ferroviaire
- ANNEXE B : Organigrammes de l'autorité nationale de sécurité
- ANNEXE C : Données Indicateurs de Sécurité Communes ICS – Définitions utilisées
- ANNEXE D : Modifications importantes de la législation et de la réglementation
- ANNEXE E : L'évolution de la certification et de l'agrément de sécurité – Données numériques

ANNEXE A : Informations relatives à la structure ferroviaire

A.1. Plan du réseau



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

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

Gestionnaire de l'infrastructure (au 31 décembre 2012)

Nom : CFL
Adresse : 9, place de la Gare, L-1616 Luxembourg
Site web : www.cfl.lu
Agrément de sécurité : 001-1
Valable jusqu'au : 04 mai 2013

Entreprises ferroviaires (au 31 décembre 2012)

a. Transport de passagers et de marchandises

En 2012, aucune EF ne disposait d'un certificat pour le transport de voyageurs et de marchandises.

b. Transport de passagers

Nom : CFL
Adresse : 9, place de la Gare, L-1616 Luxembourg
Site web : www.cfl.lu
Certificat de sécurité partie A : LU 11 2009 0001
Valable jusqu'au : 16 septembre 2014
Certificat de sécurité partie B : LU 12 2009 0001
Valable jusqu'au : 16 septembre 2014

c. Transport de marchandises

Nom : SNCF
Adresse : 34, rue du Commandant Mouchotte, F-75699 Paris Cedex 14
Site web : www.sncf.com
Certificat de sécurité partie A : N° FR11 2009 0021
Valable jusqu'au : 28 juin 2012
Certificat de sécurité partie B : N° LU12 2011 0002
Valable jusqu'au : 08 juillet 2016

Nom : CFL cargo SA
Adresse : 11, boulevard J.F. Kennedy, L-4170 Esch-sur-Alzette
Site web : www.cfl.lu (espace CFL cargo)
Certificat de sécurité partie A : LU 11 2011 0001
Valable jusqu'au : 04 décembre 2016
Certificat de sécurité partie B : LU 12 2011 0003
Valable jusqu'au : 04 décembre 2016

A.2.1. Gestionnaire de l'Infrastructure

Nom	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)
Adresse	9, place de la Gare L-1616 Luxembourg
Site web	www.cfl.lu
Lien vers le document de référence du réseau	www.railinfra.lu
Agrément de sécurité (numéro/date)	001-1 / 4 mai 2012
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	621km / 1.435mm Réseau tertiaire : 58,5km / 1435mm
Longueur de voie ferrée en traction électrique/Tension	43,5 km / 3kV 546,5 km / 25kV Réseau tertiaire : 7,7km / 25kV
Total de ligne ferrée double/simple	154km / 121km
Longueur totale de voie ferrée LGV	0km
Équipement PAT utilisé	MEMOR II+ / ETCS niveau 1
Nombre de PN	137 Réseau tertiaire : 7
Nombre de signaux principaux lumineux	533

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

A.2.2. Entreprises ferroviaires

A.2.2.1. CFL

Nom	Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)
Adresse	9, place de la Gare L-1616 Luxembourg
Site web	www.cfl.lu
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° LU11 2009 0001 / 20/12/2009 B - N° LU12 2009 0001 / 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	46 automotrices
Nombre de voitures	76 voitures 20 voitures-pilote
Nombre de wagons	
Nombre de conducteurs de train	299
Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)	263 (personnel d'accompagnement des trains)
Volume de transport de passagers	377,45 millions passagers kilomètres 7,96 millions de train kilomètres voyageurs
Volume de transport de marchandises	

A.2.2.2. SNCF

Nom	SNCF
Adresse	34, rue du Commandant Mouchotte F-75699 Paris Cedex 14
Site web	www.sncf.com
Certificat de sécurité selon 2001/14/CE (numéro/date)	N°002-1 / 29/06/2011
Date de début de l'activité commerciale	Au Luxembourg : 08/11/2005
Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)	A – N° FR11 2012 0007 / 24/05/2012 B – N° LU12 2011 0002 / 08/07/2011
Type de transport (marchandises...)	Marchandises
Nombre de locomotives	27 plus 446 limitées Bettembourg annexe 5.1.1 cds partie B Luxembourg
Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs	
Nombre de voitures	
Nombre de wagons	14.345
Nombre de conducteurs de train	115
Nombre de personnel à bord des trains exécutant des tâches de sécurité (personnel de conduite exclu)	
Volume de transport de passagers	
Volume de transport de marchandises	1.323.500 tonnes

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° LU01 2011 0001 / 28/11/2011
Date de début de l'activité commerciale	05/12/2006
Certificat de sécurité partie A- B selon 2004/49/CE (numéro/date)	A – N° LU11 2011 0001 / 05/12/2011 B – N° LU12 2011 0003 / 05/12/2011
Type de transport (marchandises...)	Marchandises
Nombre de locomotives	69 dont 49 pour le réseau national
Nombre d'automotrices électriques /éléments automoteurs	0
Nombre de voitures	0
Nombre de wagons	3.921 dont 918 en location
Nombre de conducteurs de train	69
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	759 mio tonnes-km

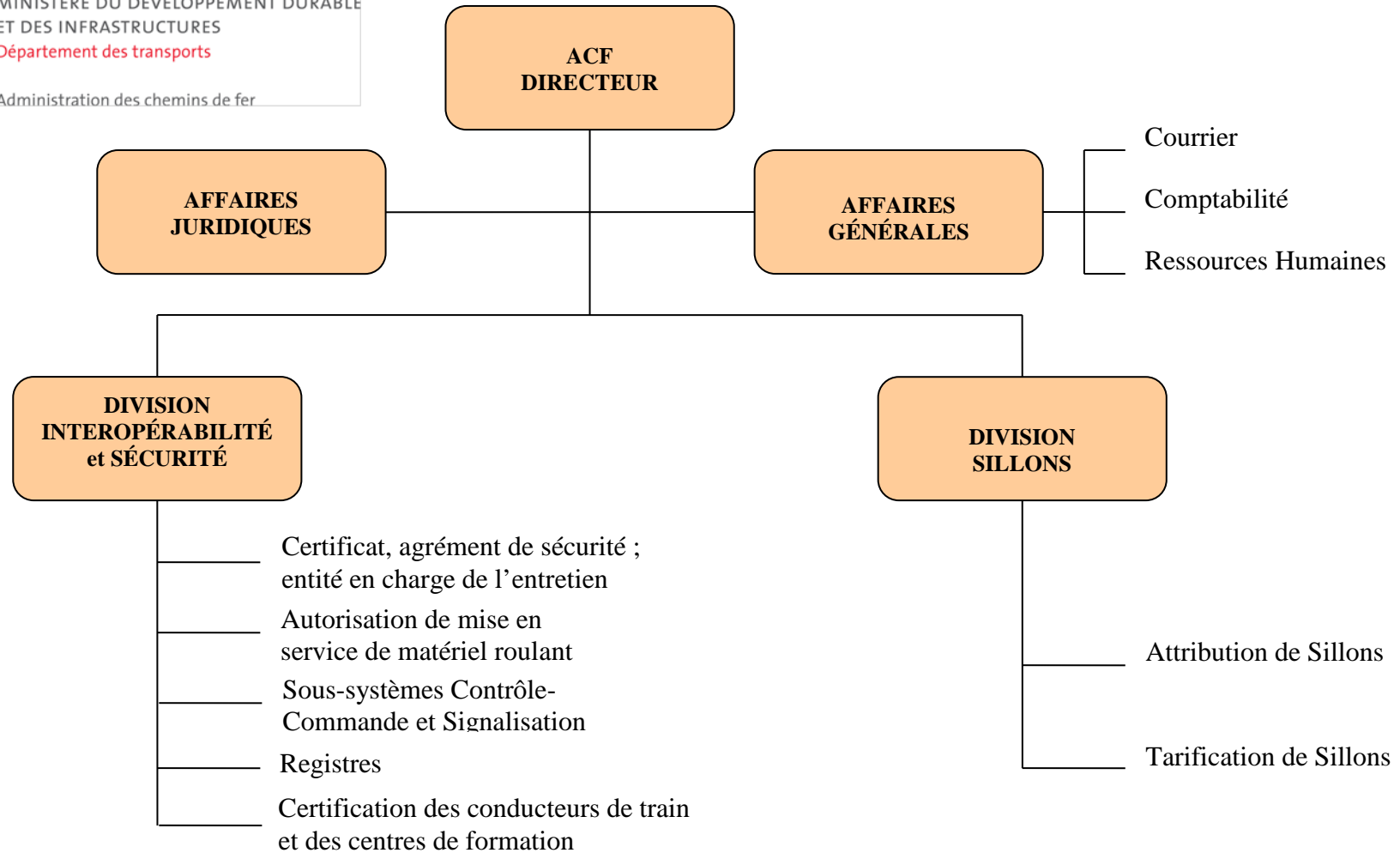
ANNEXE B : Organigrammes de l'Autorité nationale de Sécurité

B.1. Organisation interne

B.2. Relations avec d'autres instances nationales

ANNEXE B : Organigrammes de l'Autorité nationale de Sécurité

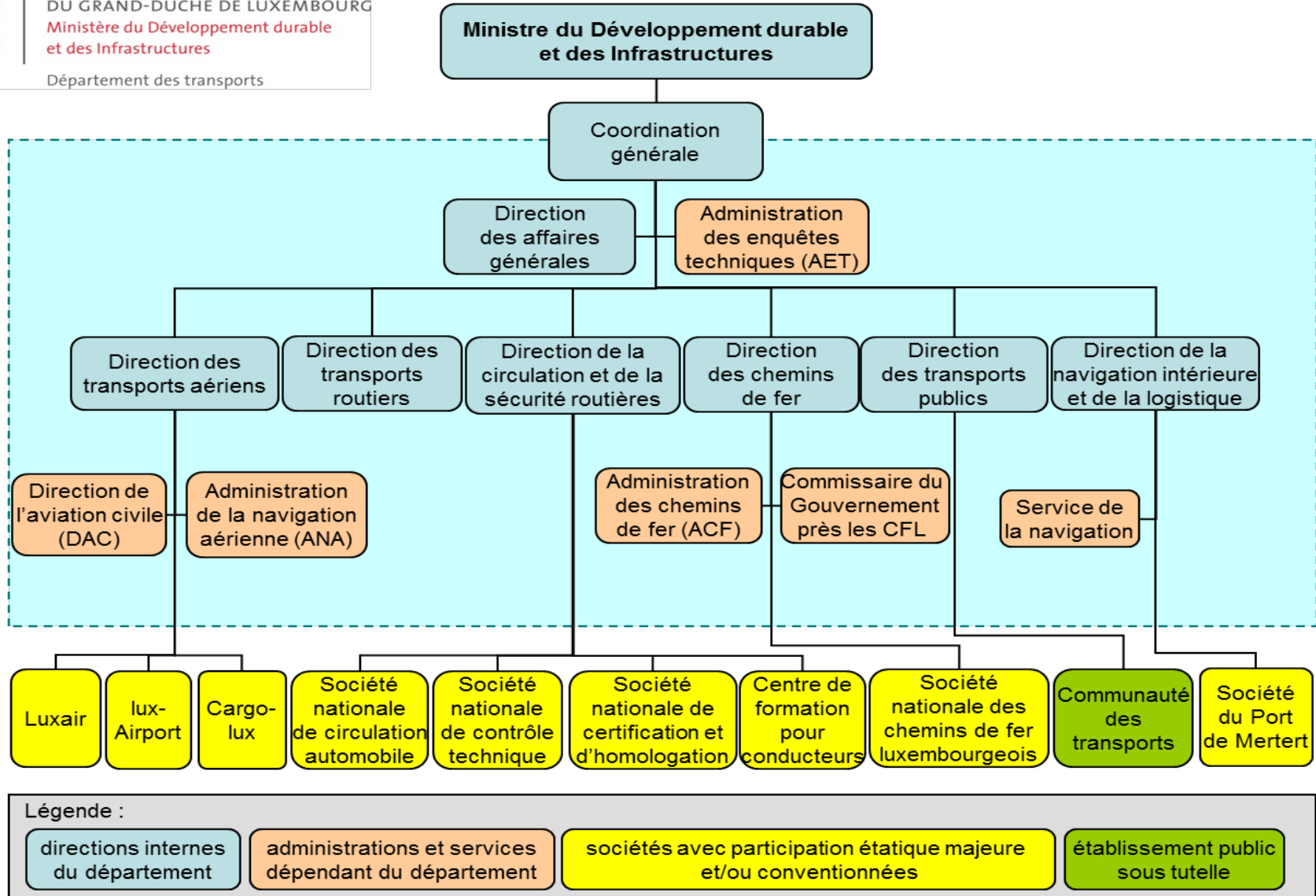
B.1. Organisation interne au 31 décembre 2012



B2. Relations avec d'autres instances nationales



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

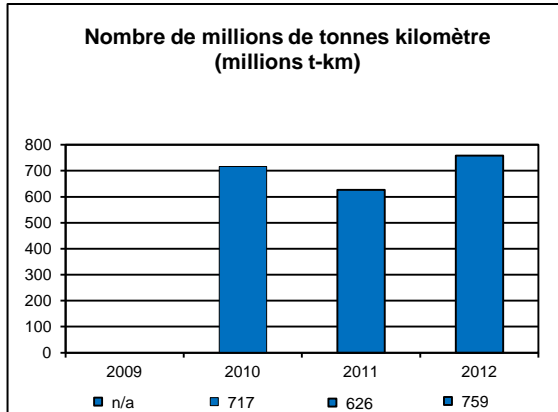
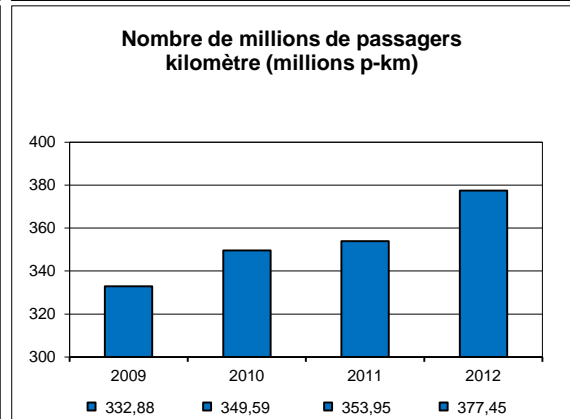
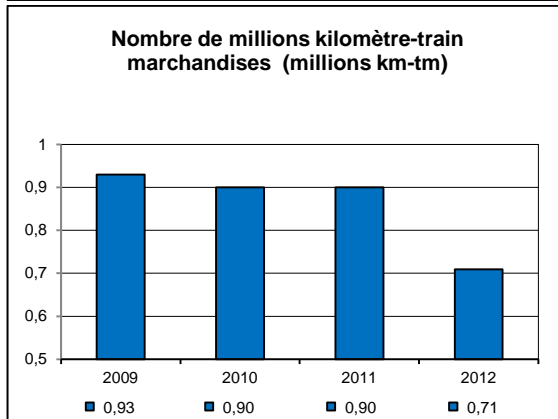
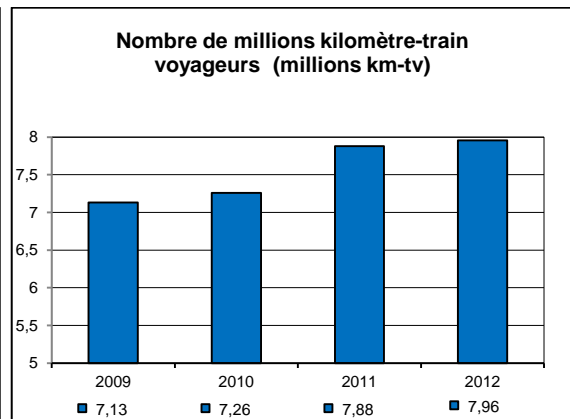
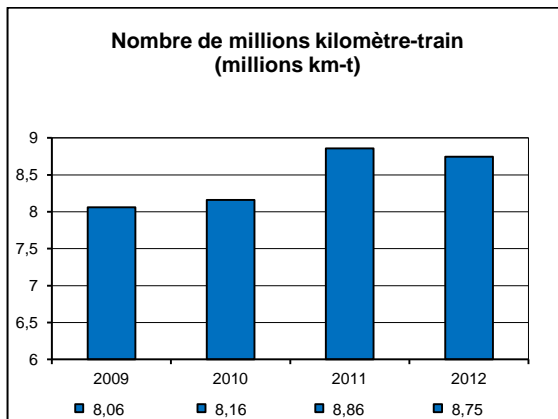


ANNEXE C : Données ISC – Définitions utilisées (ISC Indicateurs de Sécurité Communes)

C.1. Données ISC

Données de référence

Données de référence 2012	
Nombre de millions kilomètre-train (millions km-t)	8,75
Nombre de millions kilomètre-train voyageurs (millions km-tv)	7,96
Nombre de millions kilomètre-train marchandises (millions km-tm)	0,71
Nombre de millions kilomètre-train autre (millions km-ta)	0,08
Nombre de millions de passagers kilomètre (millions p-km)	377,45
Nombre de millions de tonnes kilomètre (millions t-km)	759

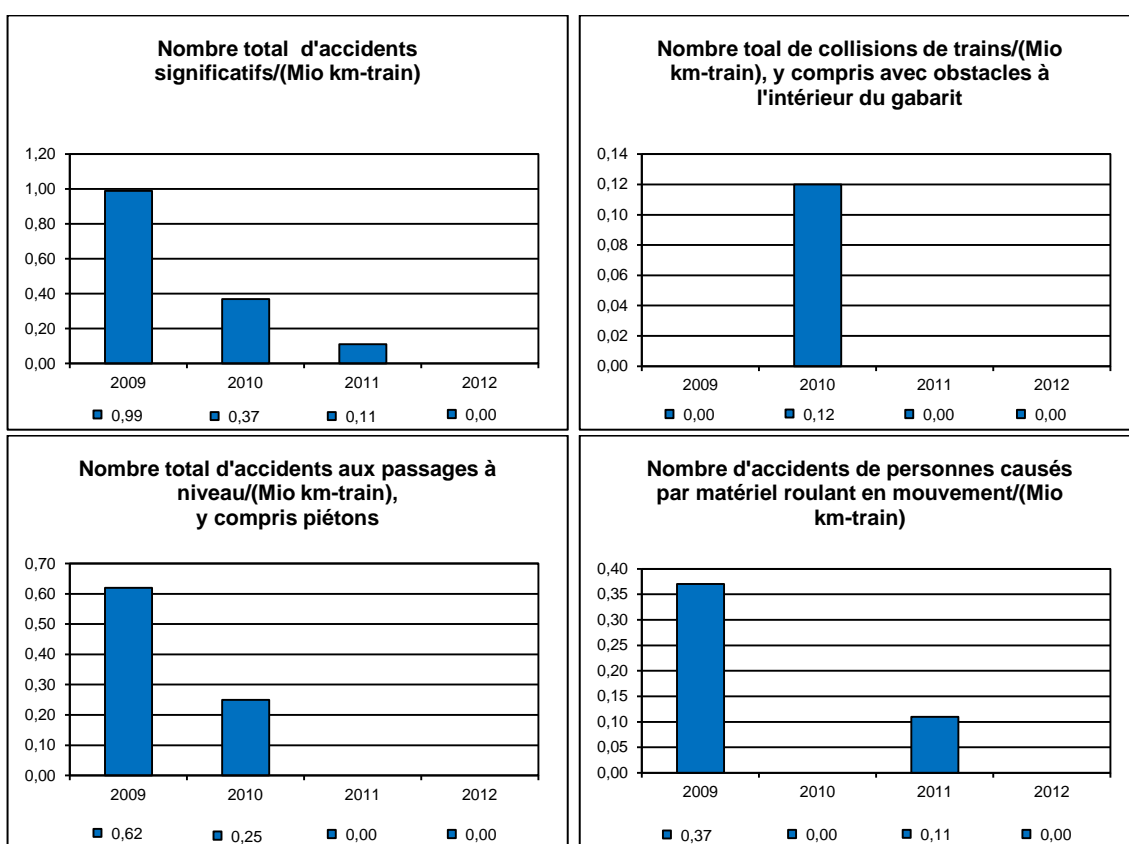


* Pour l'année 2009, le nombre des tonnes kilomètre n'a pas été communiqué à l'ACF.

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 2012	Nombre	Nombre par million km-t
Collisions de trains, y compris avec obstacles à l'intérieur du gabarit	0	0,00
Déraillements de trains	0	0,00
Accidents aux passages à niveau, y compris piétons	0	0,00
Accidents de personnes causés par matériel roulant en mouvement	0	0,00
Incendies dans le matériel roulant	0	0,00
Autres	0	0,00
Total	0	0,00



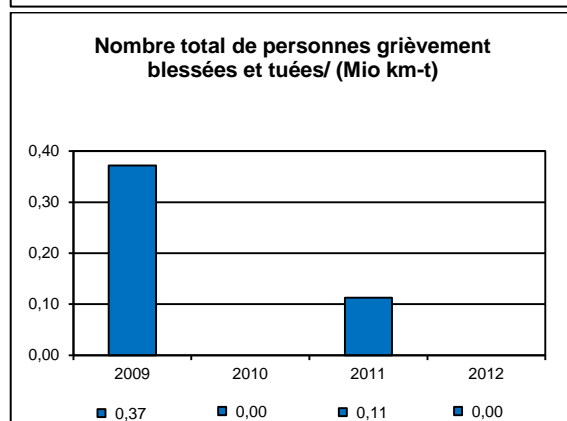
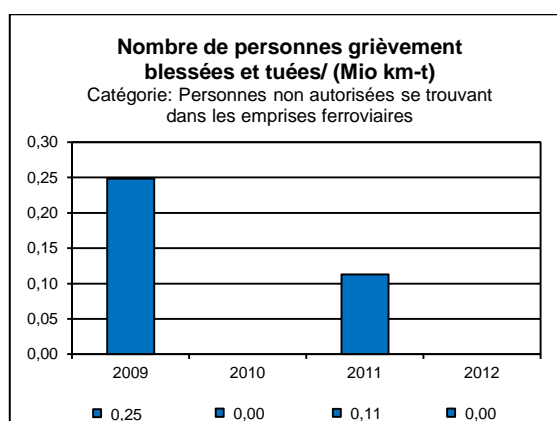
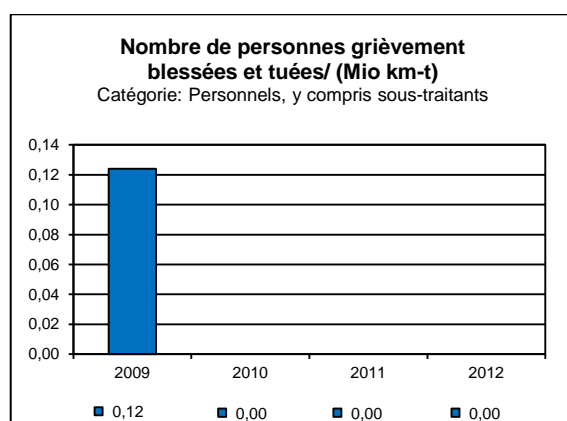
Depuis l'établissement du premier rapport annuel en 2009, aucun accident significatif n'a été constaté dans les catégories « déraillements de trains », « incendies dans le matériel roulant » et « autres ».

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 2012	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 2012, aucune personne grièvement blessé ou tuée n'a été à déplorer.

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

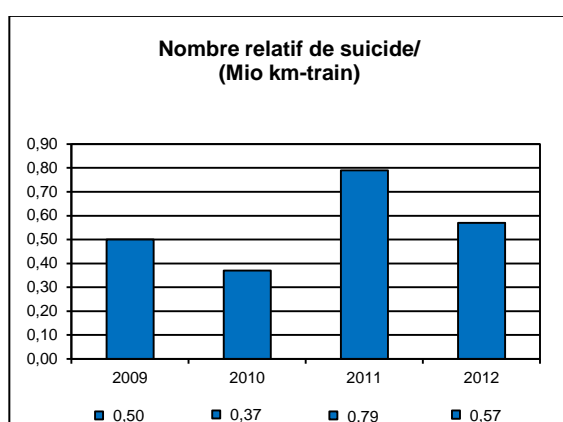
Accidents avec marchandises dangereuses 2012	Nombre	Nombre par million km-t
Accidents mettant en cause au moins un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses	0	0,00
Accidents de ce type entraînant la libération de substances dangereuses	0	0,00
Total	0	0,00

Depuis l'établissement du premier rapport annuel en 2009, 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

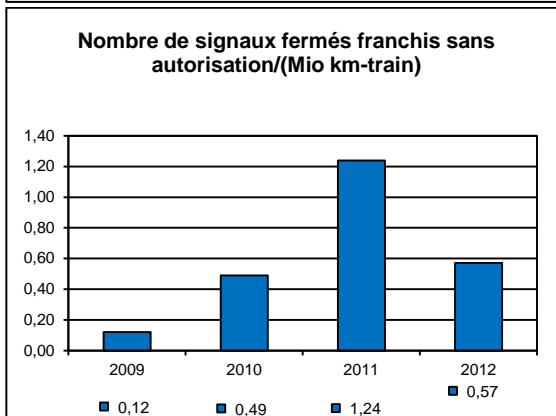
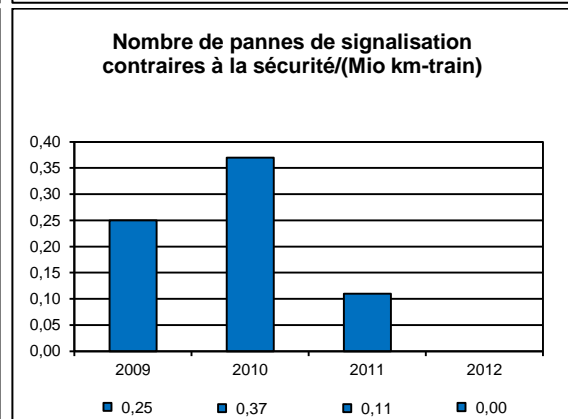
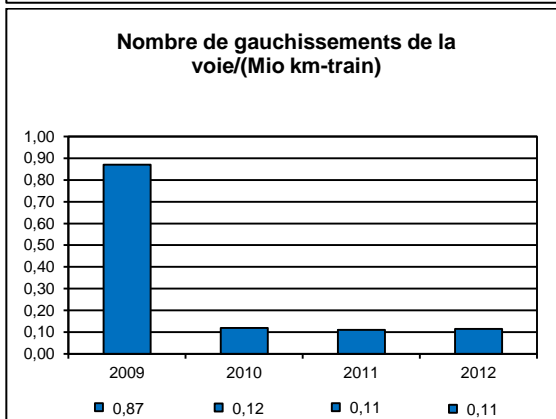
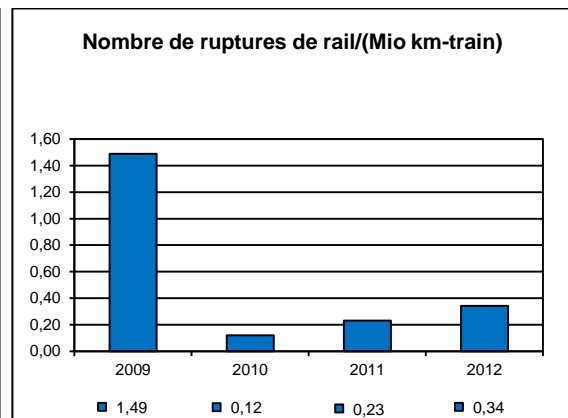
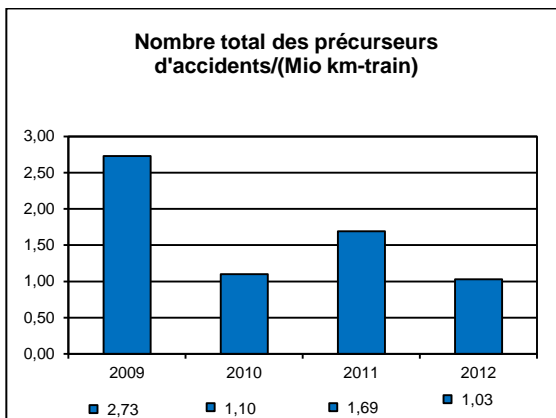
Suicides 2012	Nombre	Nombre par million km-t
Total	5	0,57



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	3	0,34
Gauchissements de la voie	1	0,11
Pannes de signalisation contraires à la sécurité	0	0,00
Signaux fermés franchis sans autorisation	5	0,57
Ruptures de roues et d'essieux du matériel roulant en service	0	0,00
Total	9	1,03

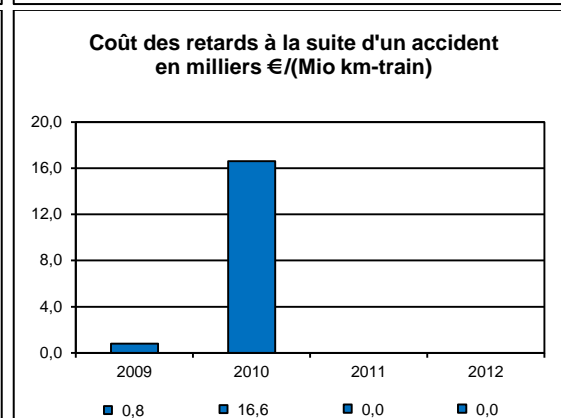
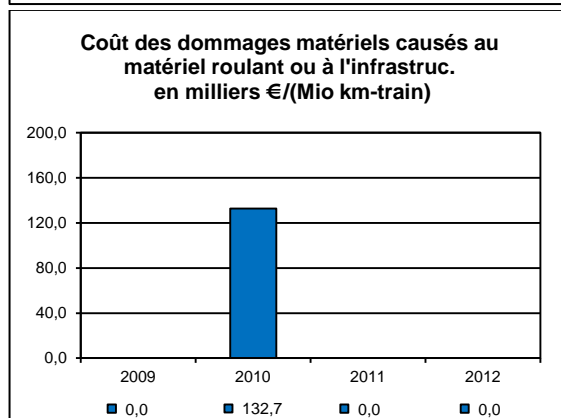
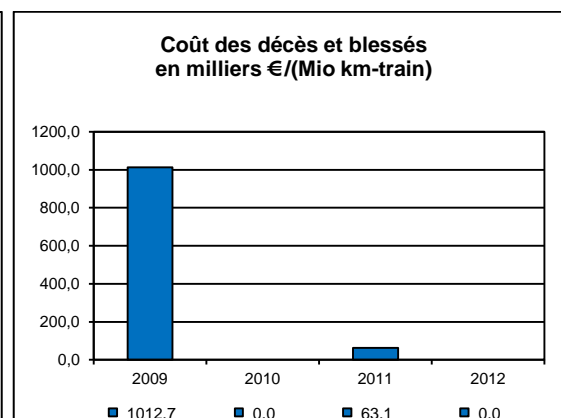
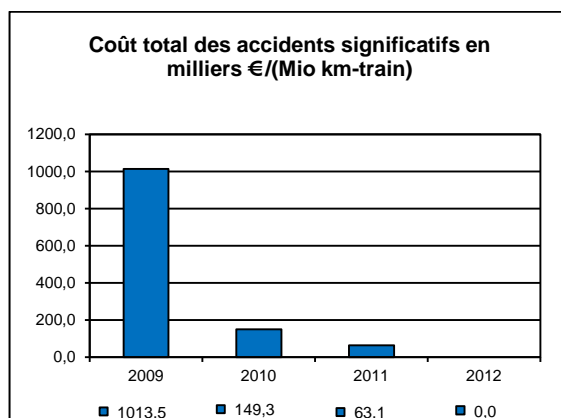


Depuis l'établissement du premier rapport annuel en 2009, aucune rupture de roues et ni d'essieux du matériel roulant en service n'a été constatée. Régression des dépassements de signaux en 2012 par rapport à 2011.

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.

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	0,0	0,0
Signaux fermés franchis sans autorisation	0,0	0,0
Coûts des retards à la suite d'un accident	0,0	0,0
Total	0,0	0,0

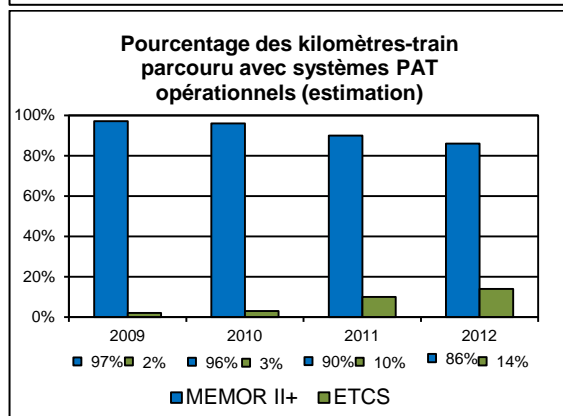
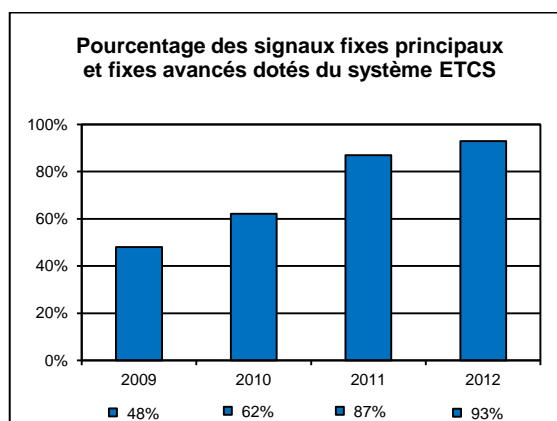
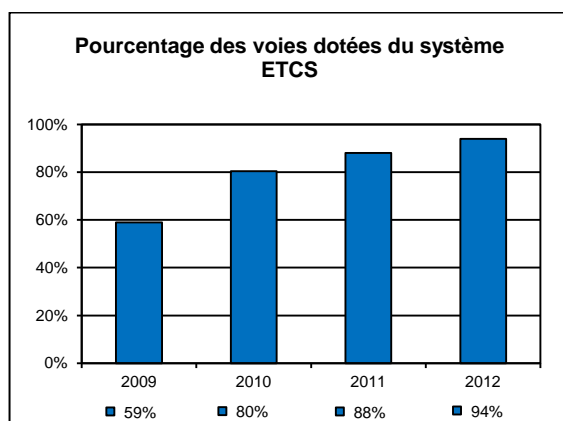


Remarque: En 2009, la partie des travailleurs fut retenue à 10% et celle des non-travailleurs à 90% pour les périodes horaires dans lesquels les accidents étaient survenus. Or, par analogie aux prescriptions de l'Association d'Assurance Accidents (AAA) en matière de Santé et Sécurité au Travail (SST), les personnes rentrant de leur travail sont soumises à la législation des accidents de trajet et sont donc également à considérer comme travailleurs. Dès lors, les taux de répartition ont été pris sur la journée entière en appliquant la règle 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 2012	MEMOR II+	ETCS
Pourcentage des voies dotées d'un système PAT en service	100%	94%
Pourcentage des signaux fixes principaux et fixes avancés dotés d'un système PAT en service	100%	93%
Pourcentage des kilomètres-train parcouru avec systèmes PAT opérationnels (estimation)	86%	14%

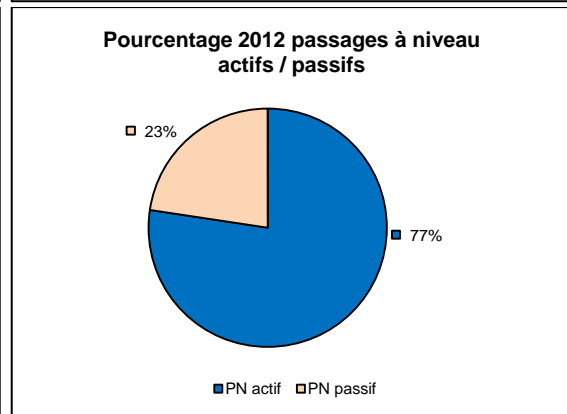
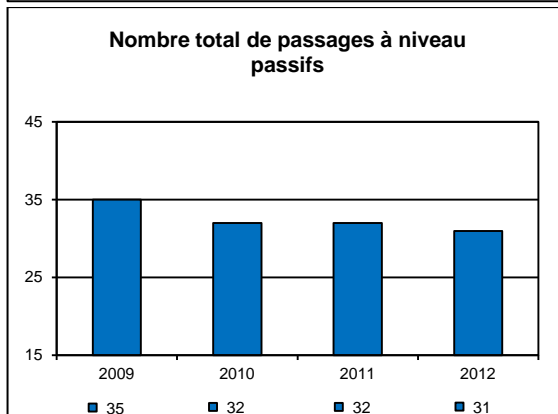
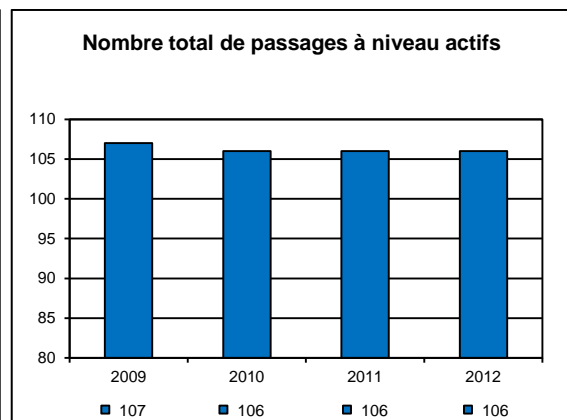
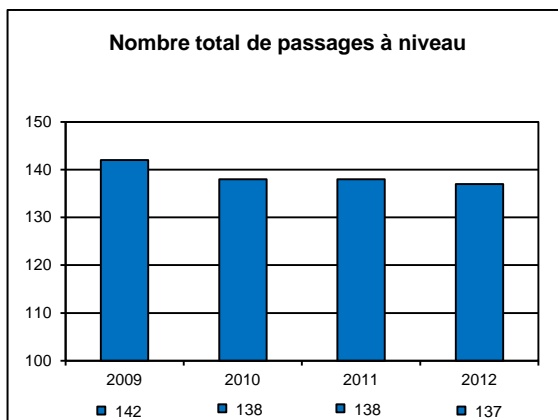


C.1.6.2 Nombre de passage à niveau (total, par kilomètre de ligne et par kilomètre de voie) et par type de passage à niveau

a) Passages à niveau actifs par type	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (621 km)
i) Avertissement automatique côté usagers	3	0,0109	0,0048
ii) Protection automatique côté usagers	0	0,0000	0,0000
iii) Protection et avertissement automatiques côté usagers	82	0,2982	0,1320
iv) Protection et avertissement automatiques côté usagers et protection côté rails	0	0,0000	0,0000
v) Avertissement manuel côté usagers	18	0,0655	0,0290
vi) Protection manuelle côté usagers	2	0,0073	0,0032
vii) Protection et avertissement manuels côté usagers	1	0,0036	0,0016
Total	106	0,3855	0,1706

b) Passages à niveau passifs	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (621 km)
Total	31	0,1127	0,0499

c) Passages à niveau actifs et passifs	Nombre	par km de ligne (275 km)	par km de voie (621 km)
Total	137	0,4982	0,2206



C.1.7 Indicateurs relatifs à la gestion de la sécurité

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

Audits internes 2012	CFL/GI	CFL/EF	CFL cargo	SNCF	Total
Nombre prévu	42	213	146	0	401
Nombre réalisé	36	213	146	0	395
Pourcentage réalisé par rapport au prévu	86%	100%	100%		99%

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
SFVb	Signal Fixe de Barrage
STI	Spécification Technique d'Interopérabilité
TCO	Tableau de Contrôle Optique

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

	Référence texte légal/règlementaire	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'un nouvel texte ou d'une modification d'un texte existant)	Description
Législation concernant la sécurité ferroviaire et l'infrastructure ferroviaire	Aucun nouveau texte légal			
Législation concernant l'interopérabilité ferroviaire	Aucun nouveau texte légal			
Législation concernant la certification des conducteurs de train	Aucun nouveau texte légal			
Règles relatives aux objectifs et méthodes de sécurité nationaux existant s	Aucun nouveau texte légal			
Règles concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et à la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires	Aucune nouvel texte			

	Référence texte légal/réglementaire	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'un nouvel texte ou d'une modification d'un texte existant)	Description
Règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des STI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic.	Consigne frontalière CFL-DB	01/11/2012	Modification de la consigne frontalière	Adaptation de l'annexe N°1 (Regelung der örtlichen Besonderheiten auf der Grenzstrecke Igel-Wasserbillig) et réédition de l'annexe N°3 (Gemeinsame Schnittstelle für EVU)
	Consigne frontalière Infrabel-CFL Point frontalier Bellain (CFL-GI) – Gouvy (Infrabel)	30/11/2012	Modification de la consigne frontalière	Nouvelle édition de la consigne frontalière suite à la reprise des installations de Gouvy par le poste Block 45 Liège
	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Rectificatif N°1 au fascicule 01	10/09/2012	Adaptation aux dispositions du § 4.8 du Document de Référence du Réseau (DRR)	Suppression de l'ordre de priorité des trains
	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Rectificatif N°1 au fascicule 07	10/09/2012	Adaptation aux dispositions du § 4.8 du DRR	Nouvel ordre de priorité donné aux trains par l'ACF
	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Rectificatif N°1 au fascicule 08	10/09/2012	Point 4.2.2.6.1 de la STI « Exploitation et Gestion du Trafic » mise en vigueur par la décision 2011/314/UE de la CE	Suppression de la règle générale du freinage de dérive
	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Rectificatif N°1 au fascicule 09	10/09/2012	Point 4.2.2.6.1 de la STI « Exploitation et Gestion du Trafic » mise en vigueur par la décision 2011/314/UE de la CE	Suppression de la règle générale du freinage de dérive
	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Rectificatif N°2 au fascicule 07	18/12/2012	Demande d'une EF pour l'adaptation des règles de freinage et de composition avec comme motivation l'uniformisation des règles internationales afin de faciliter l'interopérabilité ferroviaire	Composition des trains de marchandises

	Référence texte légal/règlementaire	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'un nouvel texte ou d'une modification d'un texte existant)	Description
Règles communes d'exploitation du réseau ferroviaire qui ne sont pas encore couvertes par des STI, y compris les règles relatives au système de signalisation et de gestion du trafic.	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Rectificatif N°2 au fascicule 08	18/12/2012	Demande d'une EF pour l'adaptation des règles de freinage et de composition avec comme motivation l'uniformisation des règles internationales afin de faciliter l'interopérabilité ferroviaire	Adaptation des règles de freinage
	Règlement Général de l'Exploitation technique (RGE) Appendice I Edition 2012 – Renseignements supplémentaires et précisions d'application concernant les dispositions du RGE	01/11/2012 01/11/2012 08/11/2012	Nouvelle édition 2012 qui remplace et annule l'édition 2009 Émission de l'Avis 77866 Émission de l'Avis 78288	Mise à double voie de la ligne 7 et autres adaptations et redressements.
	Instruction de service N°99 (Méthodologie de communication)	25/05/2012	Annule et remplace l'ISC Vex/MT du N°99 du 7 juin 2012	
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	Aucun nouveau texte			

	Référence texte légal/règlementaire	Date d'entrée en vigueur	Raison de l'introduction (préciser s'il s'agit d'un nouvel texte ou d'une modification d'un texte existant)	Description
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.	Aucun nouveau texte			
Règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents	Note QSE-04122012.a du 04/12/2012 concernant le RGE 11 et le Règlement grand-ducal du 7 novembre 2008	01/01/2013	Abrogation de la note GR 04/0410 du 31/05/2010	Création d'un formulaire « Notification d'incident/d'accident ferroviaire » par l'Administration des Enquêtes Techniques

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 2012 par des entreprises ferroviaires titulaires d'une licence délivrée	par le G.-D. du Luxembourg	0
	par un autre État membre	0

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 2012 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	0	0	2 (LU)
	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 2012 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	0	0	2 (LU)
	dans un autre État membre	0	1 (LU)	0

			A	R	I
E.2.3. Nombre de demandes de certificats de sécurité partie A déposées en 2012 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés	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 2012 par des entreprises ferroviaires enregistrées	au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux certificats	0	0	0
		Certificats mis à jour / modifiés	0	0	0
		Certificats renouvelés		0	0
	dans un autre État membre	Nouveaux certificats	0	0	1*
		Certificats mis à jour / modifiés		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.

* = demande déposée en 2011

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

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

	Nouveaux	Mis à jour / modifiés	Renouvelés
E.3.1. Nombre d'agréments de sécurité valables détenus en 2012 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés au G.-D. du Luxembourg	1	0	0

		A	R	I
E.3.2. Nombre de demandes d'agrément de sécurité déposées en 2012 par des gestionnaires de l'infrastructure enregistrés au G.-D. du Luxembourg	Nouveaux agréments	1*	0	0
	Agréments mis à jour/modifiés	0	0	0
	Agréments renouvelés	0	0	1

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.

* = demande d'agrément déposée en 2011

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 2012 pour des EF détenant une	licence délivrée par le G.-D. du Luxembourg			
	licence délivrée par un autre État membre			

aucun certificat A délivré en 2012

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 2012 pour des EF détenant une	licence délivrée par le G.-D. du Luxembourg			
	licence délivrée par un autre État membre			

aucun certificat B délivré en 2012

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 2012 pour les gestionnaires de l'infrastructure *	enregistrés au G.-D- du Luxembourg			
	enregistrés auprès d'un autre État membre			

* = l'établissement d'un seul d'agrément ne permet pas d'indiquer un délai moyen