



MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DES INFRASTRUCTURES
Département des transports

Administration des enquêtes techniques

Rapport d'activité 2013

Octobre 2014

Domaine ferroviaire

ADMINISTRATION DES ENQUÊTES TECHNIQUES
AVIATION CIVILE – MARITIMES – FLUVIAL – CHEMINS DE FER



Avant propos

Ce rapport d'activité reflète les activités de l'Administration des enquêtes techniques (AET) dans le domaine des chemins de fer ainsi que les accidents et incidents survenus sur le réseau ferré luxembourgeois notifiés par le gestionnaire de l'infrastructure ou les entreprises ferroviaires pour l'année 2013.

En 2013, 3 événements ferroviaires ont fait l'objet d'une ouverture d'enquête au Luxembourg.

Ce document a été rédigé conformément à l'article 10 paragraphe 2 du règlement grand-ducal du 7 novembre 2008 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine du chemin de fer ainsi que conformément à l'article 23 paragraphe 3 de la Directive 2004/49/CE du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

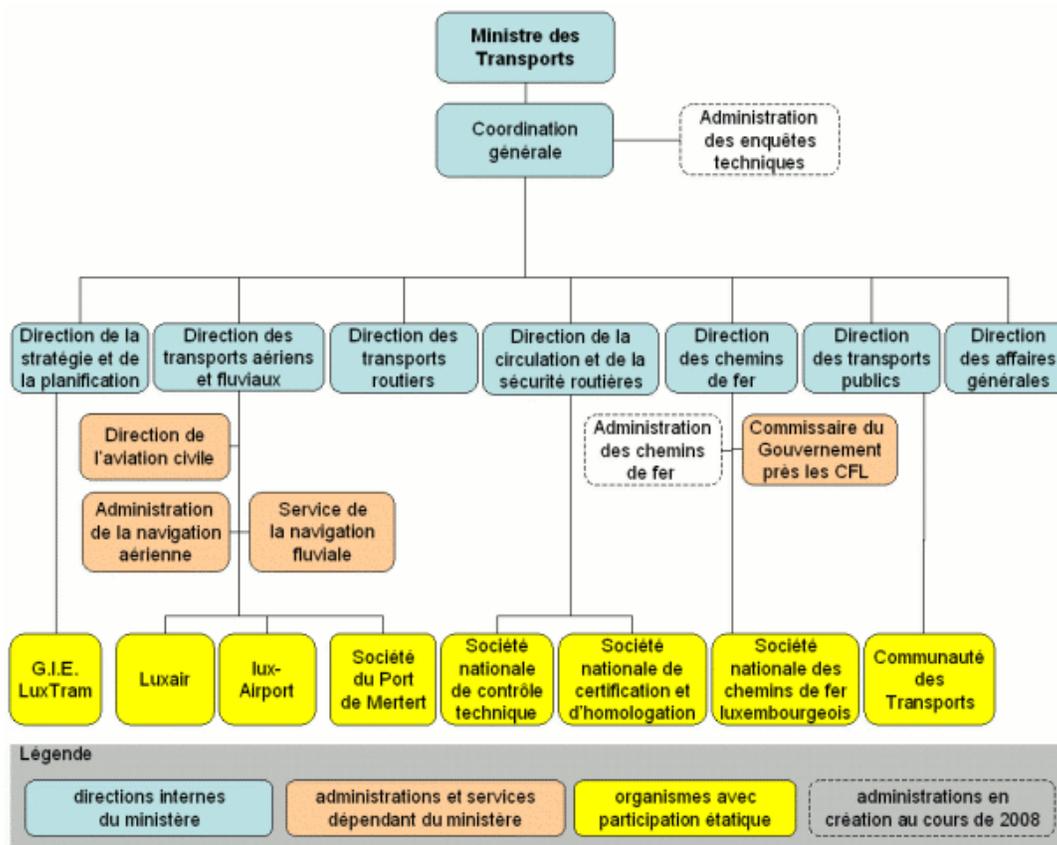
Administration des enquêtes techniques (AET)

Contexte général

Ayant pour but d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial ainsi que des chemins de fer, l'AET a ouvert en 2013, plusieurs investigations respectivement enquêtes de sécurité conformément la loi du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des Enquêtes Techniques dont le but est d'identifier les facteurs qui ont menés à l'évènement et, le cas échéant, d'émettre des recommandations de sécurité afin d'éviter qu'une telle situation ne puisse se reproduire. L'amélioration de la sécurité est donc l'unique objectif de l'Administration et il ne lui incombe pas de se prononcer sur une quelconque responsabilité lié à l'avènement d'un accident ou d'un incident grave.

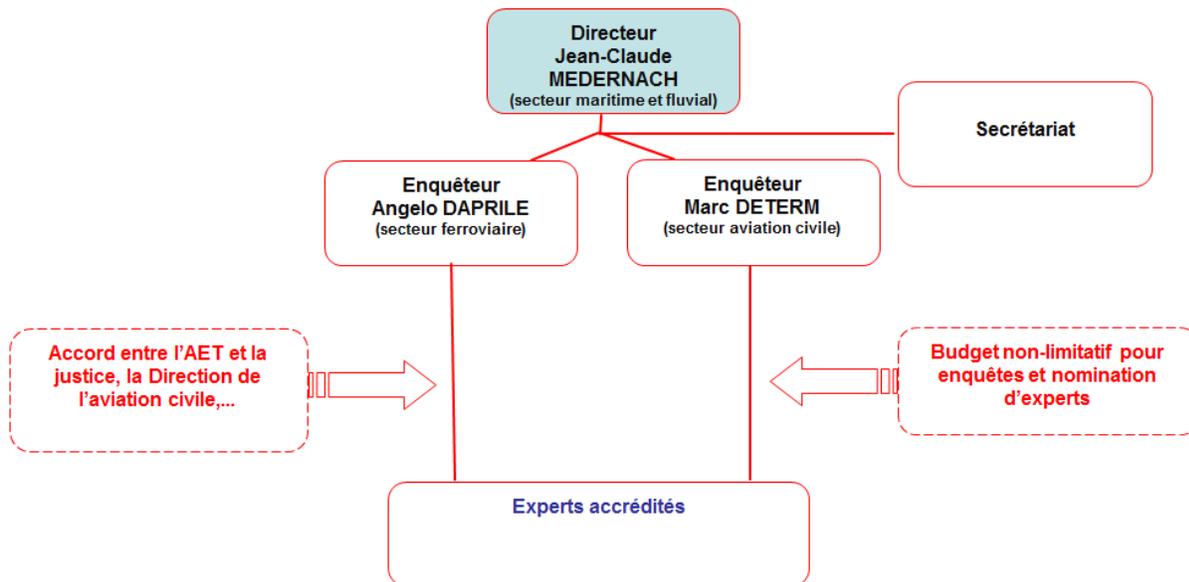
Au niveau international, l'AET a collaboré avec diverses autorités d'enquêtes de sécurité dans le cadre d'évènements dans le domaine de l'aviation et du maritime à l'étranger, impliquant directement ou indirectement le Luxembourg. En outre, l'administration a rempli des missions de représentant national auprès des diverses organisations européennes et internationales chargées de la réglementation et des conventions en matière d'enquêtes de sécurité.

Contexte fonctionnel



L'AET est une entité indépendante, sous la responsabilité du Ministre ayant le transport dans ces attributions.

La structure interne de l'AET :



L'effectif de l'administration comprend actuellement un directeur, deux enquêteurs ainsi qu'un responsable administratif. Au vu du nombre très limité d'évènements liés à la sécurité au Luxembourg, l'effectif est restreint.

En ce qui concerne son statut, il est à noter que l'indépendance de l'AET, tant sur le plan organisationnel qu'au niveau opérationnel, est un élément primordial dans le fonctionnement d'une entité d'enquête de sécurité conformément aux exigences internationales et communautaires. C'est pour cette raison qu'elle dispose d'un budget non-limitatif pour les enquêtes et la nomination d'experts.

Contexte législatif

Les textes législatifs suivants sont à prendre en considération en ce qui concerne les enquêtes techniques dans le domaine ferroviaire au Luxembourg :

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

- Règlement grand-ducal du 7 novembre 2008 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine du chemin de fer.

- Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

- Règlement grand-ducal du 21 septembre 2011 définissant les modalités de délivrance, d'utilisation et de retrait des titres de légitimation du personnel de l'Administration des enquêtes techniques désigné pour exercer la fonction d'enquêteur, des enquêteurs désignés externes à

ladite Administration et des experts dans le cadre des enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer.

Coopération européenne

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

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

Formations

Les dispositions communautaires et internationales en matière d'enquêtes de sécurité dans les domaines de transport visés par la loi du 30 avril 2008 requièrent du personnel de l'AET une compétence de base dans les secteurs d'attribution afin d'être en mesure de mener à bien une enquête de sécurité. Il importe dès lors de suivre régulièrement des formations continues et autres cours de perfectionnement dans les secteurs de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial ainsi que des chemins de fer.

En 2013, le personnel de l'Administration a suivi, en tout, 28,5 jours de formation dans les domaines précités. Ces formations ont toutes été assimilées aux cours de formation continue organisés par l'Institut national de formation publique (INAP).

Enquêtes dans le domaine des chemins de fer en 2013

Dans le domaine ferroviaire, l'année 2013 a été marquée par 10 événements liés à la sécurité dont 3 accidents mortels (suicides exclus) :

- Le jeudi 23 mai 2013 vers 11h57, le train régional n° 3611 reliant Luxembourg à Diekirch percute un piéton portant des écouteurs à hauteur du passage à niveau n°18 situé en amont du point d'arrêt (PA) de Heisdorf. La victime décède sur place des suites de ses blessures.

L'analyse des circonstances de l'évènement a pu démontrer le bon fonctionnement des systèmes de sécurité du passage à niveau. La victime s'est engagée illicitement sur la voie alors que les demi-barrières étaient abaissées.

Le rapport final a été publié en 2014.

- Le 12 août vers 12h 22, dans des circonstances similaires, un deuxième piéton est happé mortellement par un train voyageur au passage à niveau à Heisdorf.

- Le 09 octobre vers 22h08, un passager essaya de traverser les voies illicitement en Gare de Rodange, au même moment un train voyageur arrivant en gare happa mortellement le passager.

Ces trois événements font respectivement ont fait l'objet d'une enquête par l'AET.

Suivi des recommandations

En 2013 l'AET n'a pas émises de recommandations.

Toutefois la dernière recommandation du rapport technique de l'accident mortel du 03 février 2009 survenu sur l'ancien réseau tertiaire a été clôturée.

Récit de l'évènement : Au cours d'un mouvement de manœuvre refoulé, un agent perd l'équilibre en marchant sur une tôle inclinée, tombe sous la rame à accoupler et a les deux jambes sectionnées à hauteur des genoux par les roues de la rame en mouvement.

La recommandation indiquait :

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.*

Le délai d'activation du freinage d'urgence peut être paramétré (entre 3 et 5 secondes).

L'entreprise ferroviaire a décidé de définir 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.

Historique des recommandations émises par l'AET

	mise en œuvre	en cours	rejetée
2009	0	0	0
2010	0	0	0
2011	0	0	0
2012	2	0	0
2013	1	0	0
total	3	0	0

Statistiques pour l'année 2013 dans le secteur ferroviaire

POS.	CATEGORIE	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	TOTAL PAR CATEGORIE
1	Avaries aux installations ou au matériel	--	--	--	--
2	Dérangements aux installations	--	--	--	--
3	Incidents et accidents de manœuvre	--	--	1	1
4	Incidents et accidents dans la circulation des trains	3	--	2	5
5	Inc. et acc. de véhicules routiers sur les PN et dans les dépendances du service de l'exploitation	--	--	--	--
6	Accidents de travail	--	--	--	--
7	Accidents de personnes (y compris suicides)	--	--	4	4
8	Incendies, explosions	--	--	--	--
9	Délits	--	--	--	--
10	Evènements naturels	--	--	--	--
11	Manifestations, grèves,...	--	--	--	--
12	Autres évènements extraordinaires	--	--	--	--
	TOTAL PAR CLASSEMENT	3	--	7	10
					TOTAL

(source : notifications reçues par l'AET)

En 2013 il y a eu 3 accidents mortels sur le réseau luxembourgeois (suicides exclus), ce qui est un taux relativement élevé si on compare ce chiffre avec les statistiques des années précédentes. Le niveau de sécurité cependant ne cesse de s'améliorer, on peut donc en conclure que 2013 ne correspond pas à la moyenne mais est à considérer comme une année exceptionnelle.