



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2016-2017

RM/pk

P.V. DEVDU 14

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 23 mars 2017

Ordre du jour :

Demande du groupe politique CSV du 22 mars 2017 de discuter la communication du Parquet en relation avec l'accident ferroviaire du 14 février 2017

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. Gilles Roth, remplaçant M. Marc Lies

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Jeannot Poeker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Henri Werdel, de la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Gusty Graas, M. Henri Kox, M. Marc Lies

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

Demande du groupe politique CSV du 22 mars 2017 de discuter la communication du Parquet en relation avec l'accident ferroviaire du 14 février 2017

Suite à la publication d'un communiqué de presse du Parquet de Luxembourg en date du 21 mars courant (voir annexe), le groupe parlementaire CSV a demandé la convocation d'une réunion afférente.

Monsieur le Ministre souhaite en premier lieu préciser que le Parquet a, par ce communiqué de presse, simplement souhaité informer sur les conclusions du rapport d'expertise préliminaire. Il insiste sur le fait que l'enquête n'est pas terminée et que les causes exactes de l'accident restent encore à déterminer. Si, pour le moment, il est donc encore trop tôt pour tirer des conclusions définitives, deux faits sont dorénavant établis :

- Les deux signaux lumineux (signal fixe avancé en position « avertissement » et signal fixe principal en position « arrêt ») ont fonctionné correctement. Le conducteur du train en provenance de Luxembourg et en direction de la France n'a pas respecté la signalisation au signal fixe avancé, situé à 1.200 mètres du signal fixe principal en ne réduisant pas sa vitesse. Au moment du passage du signal fixe principal, le conducteur du train a déclenché un freinage d'urgence au dernier moment alors que le signal en position « arrêt » était visible depuis plusieurs centaines de mètres. Il s'agit donc *a priori* d'une erreur humaine, même si les raisons pour lesquelles le conducteur n'a pas respecté la signalisation n'ont pas encore pu être établies.
- Le dispositif « crocodile », qui est un élément du système d'aide à la conduite Memor II+, aurait dû transmettre la position du signal fixe avancé à l'automotrice. Cependant, pour des raisons qui restent à déterminer, aucune impulsion n'a été reçue par l'automotrice. Le système Memor II+, qui était en service à bord de l'automotrice, n'a par conséquent pas déclenché de freinage d'urgence. Il s'agit donc également d'un problème technique

Il est donc avéré que l'accident est dû à un enchainement de manquements : humain, d'une part, et technique, d'autre part.

*

Suite à une question du groupe parlementaire CSV qui souhaite connaître les cadences des différents contrôles effectués sur les infrastructures de sécurité de l'ensemble du réseau ferroviaire national, les informations suivantes sont apportées :

- Au niveau du signal fixe avancé, la fréquence de contrôle habituelle des installations « crocodile » est de deux mois. Au niveau du signal fixe principal, la fréquence est d'un mois.
- Etant donné que l'enquête relative à l'accident du 14 février dernier n'a pas encore livré ses conclusions, le principe de précaution a été déclenché, des mesures de prudence ont été décidées et les délais d'inspection ont été diminués de moitié pour les « brosses » des trains et pour les installations au niveau du signal fixe avancé. Il est également précisé que l'installation « crocodile » du signal fixe avancé sur les lieux de l'accident a été saisie par les enquêteurs ; elle a donc été remplacée par un dispositif totalement neuf.
- Suite à l'accident, les conducteurs de train ont été sensibilisés à l'utilisation correcte du système Memor II+ et ont bénéficié d'un accompagnement plus poussé.

Le responsable des CFL précise également que de nombreuses questions restent en suspens et que l'enquête devra apporter des réponses à ces questions.

Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre donne à considérer que le conducteur du train ayant survécu à l'accident a déclaré ne pas avoir compris les circonstances exactes

de l'accident. Il a expliqué avoir vu le second train arriver de loin - confirmant ainsi que les conditions de visibilité étaient optimales - et s'être rapidement rendu compte que quelque chose d'anormal était en train de se passer. Il a alors eu la réaction de déclencher le freinage d'urgence et de courir à l'arrière de la cabine, ce qui lui a sauvé la vie. L'on ne peut donc que supposer que le conducteur décédé ne s'est quant à lui rendu compte de la situation que lorsqu'il était déjà trop tard et qu'il n'a donc pas eu le temps de réagir.

*

Les membres de la Commission procèdent ensuite à un échange de vues relatif au système d'aide à la conduite Memor II+ et au système de sécurité européen ETCS, dont il convient de retenir ce qui suit :

- S'il est évident que le système ETCS est sensiblement plus performant que le système Memor II+, Monsieur le Ministre tient pourtant à insister sur le fait que le risque « zéro accident » n'existe pas et n'existera jamais, même avec le système ETCS. En outre, le système Memor II+, même s'il n'est pas optimal, a pourtant correctement fonctionné pendant de longues années et n'avait, avant l'accident du 14 février dernier, jamais failli.
- Suite à une question afférente, il est précisé que, lorsque les signaux lumineux ne sont pas respectés par un conducteur, c'est le système Memor II+ qui doit prendre le relais. Dans ce contexte, il est cependant rappelé que, dans le cas de l'accident du 14 février 2017, les signaux lumineux ont correctement fonctionné mais que la transmission du système « crocodile-brosse » n'a pas fonctionné. En l'occurrence, le système ETCS aurait quant à lui pu permettre d'éviter la collision, du fait qu'il enregistre et contrôle la vitesse du train de façon permanente et qu'il intervient par le biais d'un système de freinage automatique dès que nécessaire. De même et à titre d'exemple, il est souligné qu'en cas de sabotage des installations ferroviaires, le système Memor II+ ne serait plus à même d'assurer de protection, alors que le système ETCS réagirait dès la détection d'absence de la balise déjà annoncée avec sa localisation par la balise précédente et enclencherait un freinage automatique.
- Le Luxembourg a massivement investi pour l'installation du système ETCS sur son réseau. Depuis fin 2014, l'équipement au sol est entièrement achevé ; l'ACF délivre les autorisations de mise en service tronçon par tronçon et l'ensemble du réseau sera officiellement autorisé d'ici fin juin 2017. En ce qui concerne l'équipement à bord des trains de voyageurs des CFL, l'installation est en cours ; elle est actuellement achevée à 51% et sera entièrement achevée d'ici la fin de l'année 2017.
- Eu égard à la nécessité de mettre en place le système ETCS à travers toute l'UE, les membres de la Commission approuvent la volonté de Monsieur le Ministre de porter à l'ordre du jour du Conseil « Transports, Télécommunications et Energie » de juin prochain une discussion en ce sens. Dans ce contexte, il est rappelé que le Luxembourg est le seul réseau en Europe à être entièrement équipé du système ETCS et que, selon des chiffres de 2014, seuls 5.000 km en sont équipés sur le territoire de l'Union sur un total de 280.000 km de réseau. Il faut dire que l'installation de ce système coûte très cher et que les grands pays européens font parfois preuve de protectionnisme en la matière en refusant d'homologuer des systèmes non-nationaux. D'où l'importance et l'urgence, de l'avis de Monsieur le Ministre, de mettre en place une interopérabilité accrue au niveau du matériel ferroviaire. Suite à une remarque afférente, Monsieur le Ministre donne encore à considérer que la décision, prise au niveau européen, de retenir le système ETCS comme standard n'est pas le résultat d'une directive, mais seulement d'un accord et que sa non-implémentation n'est par conséquent pas assortie de sanctions.

- L'homologation du matériel ETCS luxembourgeois par les autorités françaises est en cours. Cette homologation nécessitera que des phases de test soient organisées et devrait donc encore s'étaler sur quelques mois. Les responsables des CFL estiment qu'une homologation, à la fois vers Thionville et vers Longwy, pourrait s'opérer en automne 2017. A cet égard, Monsieur le Ministre précise être intervenu politiquement afin de tenter d'accélérer ce processus d'homologation, alors que les Français ont quant à eux introduit une demande de dérogation pour que leurs trains puissent circuler sans le système ETCS jusqu'en 2021.
- Un membre de la Commission exprime son inquiétude face au risque de voir certains trains de fret étrangers, empruntant le corridor « mer du Nord-Méditerranée » et n'étant pas équipés du système ETCS, contourner le Luxembourg et, partant, ne plus utiliser la plateforme exploitée par CFL-Multimodal à Bettembourg. Etant donné l'important investissement public qu'a nécessité cette plateforme multimodale, il est en effet d'avis que ce « boycottage » serait un véritable désastre commercial. Il insiste donc pour que les responsables nationaux réfléchissent à cette problématique et tentent de trouver une solution permettant d'éviter à la fois le risque de contournement de notre pays et le risque d'accident accru dû à la présence, sur notre réseau, de trains équipés uniquement du système Memor II+ et non du système ETCS.

Suite à cette intervention, il est confirmé que tous les acteurs impliqués (Ministère, ACF, CFL, ...) ont déjà longuement et depuis longtemps - à savoir bien avant l'accident du 14 février dernier - réfléchi à ce problème pour tenter d'y trouver une solution. Monsieur le Ministre fait savoir que la seule chose qu'il puisse entreprendre est d'exercer une pression politique sur les pays voisins afin qu'ils investissent dans le système ETCS mais que, dans la pratique, il ne peut ni les obliger à un tel investissement, ni les contraindre à ne pas contourner le Luxembourg.

Monsieur le Ministre précise encore qu'il est du seul ressort de l'ACF d'accorder ou non des dérogations de circuler sur le réseau ferroviaire luxembourgeois sans être équipé du système ETCS et qu'il n'a, quant à lui, aucun pouvoir dans ce domaine. A l'heure actuelle, un opérateur ferroviaire dont un train n'est pas équipé du système ETCS est autorisé à demander, pour un tronçon déterminé, une dérogation auprès de l'ACF à condition qu'il soit au minimum équipé du système Memor II+ et s'il soit en mesure d'informer à quel moment il sera effectivement équipé du système ETCS. Dans ce contexte, il est encore précisé qu'il s'agit, pour l'ACF, de trouver le bon équilibre dans l'octroi des dérogations au regard de considérations à la fois sécuritaires et économiques.

Au terme de cet échange de vues, il est convenu d'organiser, dans les prochains mois, une réunion afin de s'entretenir avec les responsables de l'ACF sur ce point.

Luxembourg, le 24 avril 2017

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

**ANNEXE : Communiqué de presse du Parquet de Luxembourg dans le contexte de
l'accident ferroviaire du 14 février 2017 - conclusions du rapport d'expertise
préliminaire (21.03.2107)**

L'expert judiciaire mandaté par le juge d'instruction en charge du dossier a déposé un rapport préliminaire sur les causes de l'accident.

L'exploitation des boîtes noires des trains impliqués dans l'accident a donné les résultats suivants :

Le 14 février 2017, le train voyageurs TER 88807 de Bettembourg en direction de la France devait s'arrêter pour permettre le passage du train marchandises 49800 à destination de la gare de triage de Bettembourg.

En amont du point où le train TER 88807 devait s'arrêter, un signal fixe avancé a averti le conducteur du train qu'il devait s'attendre à un signal fixe principal en position d'arrêt. Le conducteur aurait dû réagir à ce signal en réduisant la vitesse. Cependant, le train a passé le signal fixe avancé sans que le conducteur ne réduise ensuite la vitesse.

Les raisons pour lesquelles le conducteur n'a pas tenu compte du signal fixe avancé et n'a pas déclenché de freinage sont actuellement en cours d'investigation.

Un contact fixe de la voie, dit « crocodile », qui est un élément du système d'aide à la conduite Memor II+, aurait dû transmettre la position du signal fixe avancé à l'automotrice. Les enregistrements montrent cependant qu'aucune impulsion n'a été reçue par l'automotrice. Le système Memor II+, qui était en service à bord de l'automotrice, n'a par conséquent pas déclenché de freinage d'urgence, malgré l'absence de freinage de la part du conducteur.

Au moment du passage du signal lumineux fixe principal qui indiquait la position « arrêt » (feu rouge), peu avant l'arrivée à la bretelle où a eu lieu l'accident, le conducteur du train TER 88807 a déclenché un freinage d'urgence au dernier moment alors que le signal était visible depuis quelques centaines de mètres. Le système d'aide à la conduite MEMOR II+ a enregistré le passage du signal fixe principal. Au moment de la commande de freinage d'urgence, le train TER 88807 roulait à 133 km/h.

Malgré ce freinage d'urgence, le choc était inévitable, la distance disponible pour le freinage étant devenue trop courte pour pouvoir arrêter le train. Le dernier enregistrement de vitesse du train voyageurs avant la collision avec le train marchandises était de 85 km/h.

Selon ce rapport d'expertise préliminaire, les faits qui ont conduit à la collision du 14 février 2017 à Bettembourg sont donc :

- le conducteur du train TER 88807 n'a pas réagi au signal lumineux fixe avancé présentant la position « avertissement » en réduisant la vitesse comme la réglementation le lui imposait,
- l'impulsion que le système d'aide à la conduite dit « crocodile » du signal fixe avancé aurait dû émettre n'a pas été reçue par le train TER 88807, ce qui a eu pour conséquence que le système Memor II+ n'a pas déclenché de freinage,
- lorsque le conducteur du train TER 88807 a réalisé que le signal fixe principal était en position « arrêt », la distance de freinage était insuffisante pour lui permettre d'arrêter le train à temps afin d'éviter la collision frontale.

Actuellement, l'enquête se poursuit pour déterminer toutes les circonstances de l'accident.