



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 11 janvier 2018

Ordre du jour :

1. Présentation des mesures de sécurité sur le réseau des CFL
2. Phasage de la suppression des passages à niveau
3. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

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

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Présentation des mesures de sécurité sur le réseau des CFL

Pour rappel, en date du 21 octobre 2014, les responsables des CFL et de l'Administration des services de secours avaient présenté aux membres de la Commission du Développement durable les plans d'urgence et d'évacuation en relation avec des accidents majeurs sur le réseau des CFL. Au cours de cette réunion, les différentes mesures à prendre en vue de la sécurisation du réseau ferroviaire, et plus particulièrement en vue de la sécurisation des tunnels, avaient été discutées. À présent, les différentes mesures effectivement prises depuis lors sont exposées, ceci sur base du document PowerPoint annexé au procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- Les troisième et quatrième colonnes du tableau repris en page 6 du document annexé renseignent sur les points kilométriques de début et de fin des tunnels et donc sur l'emplacement exact desdits tunnels.
- La sécurisation des tunnels de type 1 a été achevée fin 2017, à une seule exception près. Il s'agit de la construction de passerelles en vue de créer des accès à la tête Nord du tunnel de Bourscheid et à la tête Sud du tunnel de Fischenterhof. Il s'agit, en l'occurrence, d'un site enclavé qui n'est pas pourvu de voie carrossable et où le tracé du parcours ferroviaire longe la Sûre. Les pages 26 à 30 du document annexé détaillent ce projet de sécurisation, pour lequel une étude de faisabilité a été réalisée et qui sera présentée sous peu aux responsables communaux concernés.
- Concernant ce projet de création d'un accès à Bourscheid-Nord et à Fischenterhof-Sud, un membre de la Commission craint que la passerelle à construire ne soit pas adaptée pour supporter le matériel de secours souvent très lourd qui devrait y passer et qu'il ne soit donc pas possible d'approcher rapidement les lieux en cas d'accident. Les responsables des CFL expliquent au contraire que les accès ont été spécialement conçus pour prévoir le passage du matériel de secours et que toutes les mesures nécessaires ont été prises pour qu'en cas d'accident les secours puissent intervenir le plus rapidement possible. Ils déclarent cependant ne pas être en mesure de se prononcer au nom de l'Administration des services de secours.
- Dans le même ordre d'idées, il est souligné qu'il n'est pas rare que les services de secours doivent parcourir quelques dizaines, voire centaines de mètres à pied avant d'atteindre les lieux d'un accident, et ceci indépendamment de la présence de tunnels. De l'avis d'un membre de la Commission, les tronçons difficiles d'accès devraient systématiquement être mis à double voie, afin d'en faciliter l'accès pour les trains de secours. Il est informé du fait que, même pour les endroits difficilement accessibles, il existe du matériel de secours spécialement conçu pour s'approcher au plus près du train accidenté.
- L'Administration des services de secours et les CFL sont en contact très régulier et travaillent en étroite collaboration, notamment dans le cadre de formations sur le terrain comprenant des exercices à des endroits difficiles d'accès, ainsi qu'une présentation détaillée du matériel de secours disponible. Afin de débattre de la coordination des secours et de la mise en place d'un concept commun, il est proposé d'organiser une réunion en présence des deux institutions.
- Les ouvrages d'art (ponts, tunnels...) sont contrôlés à un rythme quinquennal et un rapport, constatant et catégorisant les éventuelles déficiences, est alors rédigé. Le cas échéant, les mesures nécessaires sont prises dans les plus brefs délais et des contrôles rapprochés ont lieu jusqu'à ce qu'il ait été remédié au(x) problème(s). Les équipements techniques sont également contrôlés à un rythme régulier.
- Les CFL entendent procéder à une campagne de communication afin d'informer les usagers des travaux de sécurisation du réseau. Cette campagne aura lieu lorsque les travaux seront entièrement finalisés, à savoir fin 2018.

2. Phasage de la suppression des passages à niveau

Les responsables des CFL présentent le document PowerPoint annexé au procès-verbal. Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- La carte reprise en page 2 du document représente tous les passages à niveau du réseau ferré national. Les passages à niveau en rouge sont ceux qui ont été supprimés au cours des 15 dernières années, tandis que les passages à niveau en vert sont ceux qu'il est prévu de supprimer au cours des 7 à 8 prochaines années.
- En ce qui concerne l'évolution du nombre de passages à niveau sur le réseau ferré national (voir page 3 du document), la baisse sensible observée du milieu des années '60 au milieu des années '70 (de 252 à 196 passages à niveau) est plutôt due à la fermeture de tronçons ferroviaires qu'à une politique de suppression des passages à niveau. Le palier observé dans les années 2000 (146 passages à niveau) ne résulte pas de l'absence de suppression de passages à niveau mais de l'acquisition par l'État de l'infrastructure ferroviaire ayant appartenu à la société Arcelor (voir loi du 18 décembre 2006) et comportant 6 passages à niveau.
- Concernant l'éventuelle suppression de passages à niveau à Dudelange, il est précisé que les autorités communales de Dudelange sont en train de reconsidérer la situation, notamment à la lumière de l'éventuelle concrétisation d'un projet tram-train. Sans se prononcer sur l'opportunité d'un tel projet, les responsables des CFL indiquent cependant qu'un tel tram-train ne pourrait en aucun cas, dans l'état actuel des capacités de la ligne, relier directement Dudelange et Luxembourg-ville. Ils précisent en outre que certains horaires ont changé depuis le 2 janvier 2018, afin d'assurer une meilleure connectivité entre Dudelange et la capitale.
- Il y a une vingtaine d'années, un projet de route de substitution avait été envisagé en vue de la suppression du passage à niveau de Noertzange mais il n'a pas abouti à cause d'un problème d'acquisition des terrains. Des réflexions sont encore aujourd'hui en cours afin que ce PN puisse être supprimé
- Afin de supprimer le PN13 de Dommeldange, les travaux se limiteront à l'aménagement d'un tunnel souterrain pour piétons et cyclistes. Le tronçon ferroviaire devra être fermé pendant environ trois semaines lors de ces travaux d'aménagement.
- Le passage à niveau près de Merkholtz fonctionne sous le régime dit de « clé à l'usager », à savoir qu'il est, par défaut, baissé et que les quelques propriétaires susceptibles de le franchir doivent obtenir un accord préalable pour lever les barrières à l'aide d'une clé qu'ils ont en leur possession. Ce passage à niveau deviendra superflu suite à l'aménagement d'une piste cyclable que les propriétaires concernés pourront emprunter avec leurs véhicules. Suite à une question afférente, il est précisé que les CFL ont à cœur, dans la mesure du possible, de supprimer ce type de passages à niveau au regard du risque élevé qu'ils comportent (achat par l'État des terrains enclavés, modification du régime d'exploitation par la signature d'une convention avec les propriétaires concernés...).
- Le projet de suppression du passage à niveau de Capellen (PN81b) a d'ores et déjà été présenté aux membres de la Commission dans le cadre du débat annuel sur le financement par l'État des grands projets d'infrastructure (voir procès-verbaux des réunions des 28 septembre et 6 octobre 2017). Les différentes variantes possibles seront présentées sous peu aux responsables communaux concernés.
- Les travaux de suppression des passages à niveau de Heisdorf et de Dippach-Gare sont soumis à l'acquisition préalable de terrains privés.
- Le PN27 sera supprimé dans le cadre de l'aménagement d'un P&R à Rodange et de la rénovation subséquente de la gare. Les CFL seront le maître d'ouvrage de ces projets.

- Outre les suppressions présentées dans le document annexé, d'autres passages à niveau pourraient, de l'avis des responsables des CFL, utilement être supprimés à moyen terme. Sont notamment cités le PN15 à Differdange ou encore le PN85 à Kleinbettingen.
- Le Luxembourg participe chaque année à la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau.

3. Divers

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 24 janvier 2018

La Secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Réseau ferré Sécurisation des tunnels

CFL



« Les tunnels ferroviaires ne créent pas d'accidents spécifiques. »

Ce constat est issu des statistiques d'accidentologie.

Le risque du tunnel provient en réalité de l'aggravation potentielle de tout incident critique du fait du confinement de l'espace qui peut rendre délicat l'évacuation des voyageurs et l'accès de secours extérieurs.

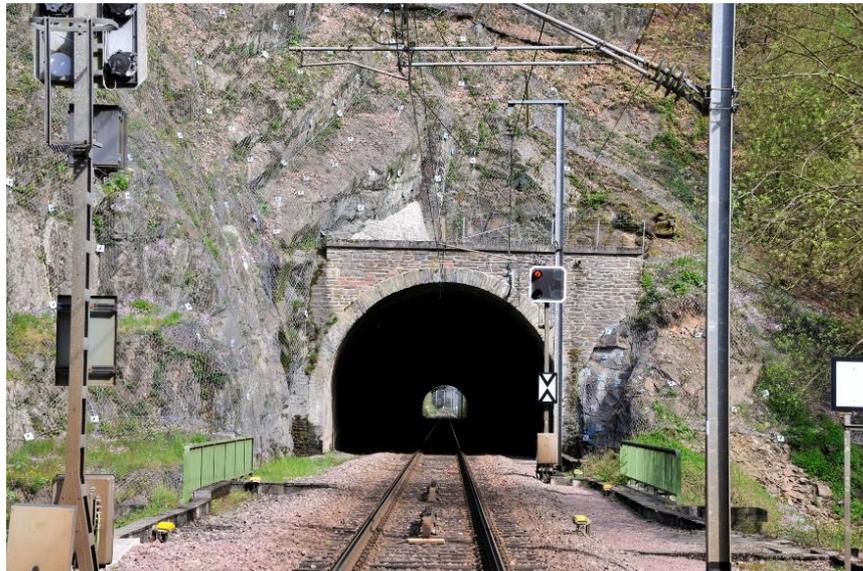


Tunnel Schwarzepoul

La sécurité dans les tunnels est le résultat d'une combinaison optimale de mesures prises sur le plan d'infrastructure, de l'exploitation et du matériel roulant.

L'approche globale de sécurité vise alors plusieurs objectifs:

- limiter la probabilité d'occurrence d'un incident
- détecter les situations anormales et assurer les communications avec l'extérieur (surveillance et détection, signalisation et communication, etc.)
- se prémunir et lutter contre l'incendie,
- permettre la protection et, en cas d'incident, **l'évacuation des personnes (voyageurs, personnel) et l'accès des secours.**



Tunnel de Michelau

Le programme d'amélioration de la sécurité a comme but:

- permettre l'auto-évacuation des personnes situées à l'intérieur du tunnel
- faciliter l'intervention des secours aux abords et à l'intérieur de l'ouvrage
- renforcer le comportement au feu des équipements dédiés à la sécurité des personnes.



Tunnel de Fischenterhof

Les dispositions mises en œuvre pour atteindre ces objectifs:

- les aménagements d'accès aux têtes de tunnel
- la création d'aires de retournement et de stationnement
- la mise en place d'anneaux de relevage
- la mise en place d'éclairages d'auto-sauvetage à l'intérieur des tunnels
- le balisage des issues et de leur éloignement
- l'installation de prises de courant dédiées aux services de secours

Les 27 tunnels ferrés

Ligne	Nombre de voies	P.K. début	P.K. fin	Longueur (m)	Année de construction	Nom du tunnel	Remarque
L-Tv	5 / 2	16,954	17,367	413	1994	Rocade de Bonnevoie	
L-Tv	2	29,112	29,281	169	2002	Tunnel de Lorentzweiler	
L-Tv	2	40,645	40,894	253	1863	Tunnel de Cruchten	
L-Tv	1	51,399	51,993	594	1863	Tunnel de Burden	
L-Tv	1	52,154	52,445	291	1863	Tunnel de Michelau	
L-Tv	1	54,354	54,778	424	1863	Tunnel de Bourscheid	
L-Tv	1	56,555	57,002	447	1863	Tunnel de Fischenterhof	
L-Tv	1	59,876	59,940	64	1863	Tunnel de Schankewehr	
L-Tv	1	60,129	60,211	82	1863	Tunnel de Schwarzepoul	
L-Tv	1	61,523	61,666	143	1863	Tunnel de Hockslay	
L-Tv	2	62,259	62,335	76	1863	Tunnel de Kirchberg	
L-Tv	1	62,808	62,994	186	1863	Tunnel de Kautenbach	
L-Tv	1	63,139	63,206	67	1863	Tunnel de Bieden	
L-Tv	1	64,189	64,425	236	1863	Tunnel de Schieburg	
L-Tv	1	65,744	65,924	180	1863	Tunnel de Lellingen	
L-Tv	1	74,051	74,231	180	1863	Tunnel de Mecher	
L-Tv	1	74,910	74,994	84	1863	Tunnel de Mecherbusch	
L-Tv	1	75,864	75,963	99	1863	Tunnel de Schneidmuhl	
L-Tv	1	76,505	76,755	250	1863	Tunnel de Clervaux	
L-Tv	1	83,128	83,317	189	1863	Tunnel de Pfaffenmuhl	
L-Tv	1	85,928	86,093	165	1863	Tunnel de Troisvierges	
Kt-Wz	1	8,366	8,482	116	1880	Tunnel de Schlossberg	
Kt-Wz	1	8,725	9,005	280	1880 / 2004	Tunnel de Wiltz	
L-W	2	31,355	31,565	210	1861	Tunnel de Manternach	
Bc-Oe	1	6,029	6,679	650	1918	Tunnel de Syren	
Tg-Lg	1	1,876	1,977	101	1884	Tunnel Hutberg	réservé au trafic fret
RT	1	2,300	3,200	890	1973	Tunnel Inter-Usines	réservé au trafic fret

Tous les tunnels sont électrifiés à l'exception du tunnel Inter-Usines sur le réseau tertiaire.

La plupart des tunnels sont à voie unique (22/27) sauf Rocade de Bonnevoie, Lorentzweiler, Cruchten, Kirchberg et Manternach.

De ces 22 tunnels actuellement à voie unique, 17 ont été construits pour un gabarit à double voie sauf Schlossberg, Wiltz, Hutberg et Inter-Usines.

Les tunnels Hutberg et Inter-Usines sont uniquement fréquentés par des trains marchandises.

La longueur des tunnels varie entre 64 m (Schankewehr) et 890 m (Inter-Usines).

Types de sécurisation

Type 1 – tunnels de longueur supérieure à 400 m

Type 2 – tunnels de longueur comprise entre 250 m et 400 m



Tunnel de Schlossberg

Type 1 (tunnels de longueur supérieure à 400 m)

- Rocade de Bonnevoie
- Burden
- Bourscheid
- Fischenterhof
- Syren
- Cruchten (de 253 m mais a été ajouté à cause de son gabarit sensible)
- Michelau (de 291 m mais a été ajouté à cause de sa proximité au tunnel de Burden)

Le tunnel Inter-Usines ne figure pas dans la liste du type 1, car il est uniquement parcouru par des trains de marchandises.

La sécurisation de tous les tunnels du type 1, telle que prévue initialement a été achevée fin 2017.

Il reste à construire deux passerelles en vue de créer des accès à la tête Nord du tunnel de Bourscheid et la tête Sud du tunnel de Fischenterhof. Ces études sont en phase APS.

Type 2

- Clervaux
- Wiltz
- Inter-Usines

La sécurisation des tunnels du type 2 sera étudiée à court terme.



Tunnel de Wiltz – tête Est

Autres tunnels

Dans le cadre de la commande actuelle des accès pour les services de secours pour différents autres tunnels sont en cours de réalisation:

- Schwarzepoul - tête Nord
- Hockslay - tête Sud
- Kautenbach - tête Sud
- Schneidemühl - tête Sud
- Schlossberg - tête Est
- Manternach - tête Est

Achèvement prévu avant l'été 2018.



Tunnel Schlossberg

Présentation des mesures de sécurisation

Présentation des mesures de sécurisation:

- Accès routier et stationnement pour les services de secours
- Piste latérale d'accès au tunnel
- Eclairage destiné à l'auto-sauvetage des voyageurs
- Signalisation des issues
- Prises de courant pour les services de secours
- Alimentation des installations électriques
- Plaques d'identification des tunnels
- Anneaux de relevage
- Colonne sèche (*uniquement pour Rocade de Bonnevoie*)

Accès et stationnement pour les services de secours

Chemins carrossables d'accès



Tunnel de Burden et Michelau



Tunnel de Syren

Accès et stationnement pour les services de secours

Escalier d'accès



Tunnel de Michelau



Tunnel de Syren

Piste latérale



Tunnel de Bourscheid

Eclairage destiné à l'auto-sauvetage
(allumé en permanence)

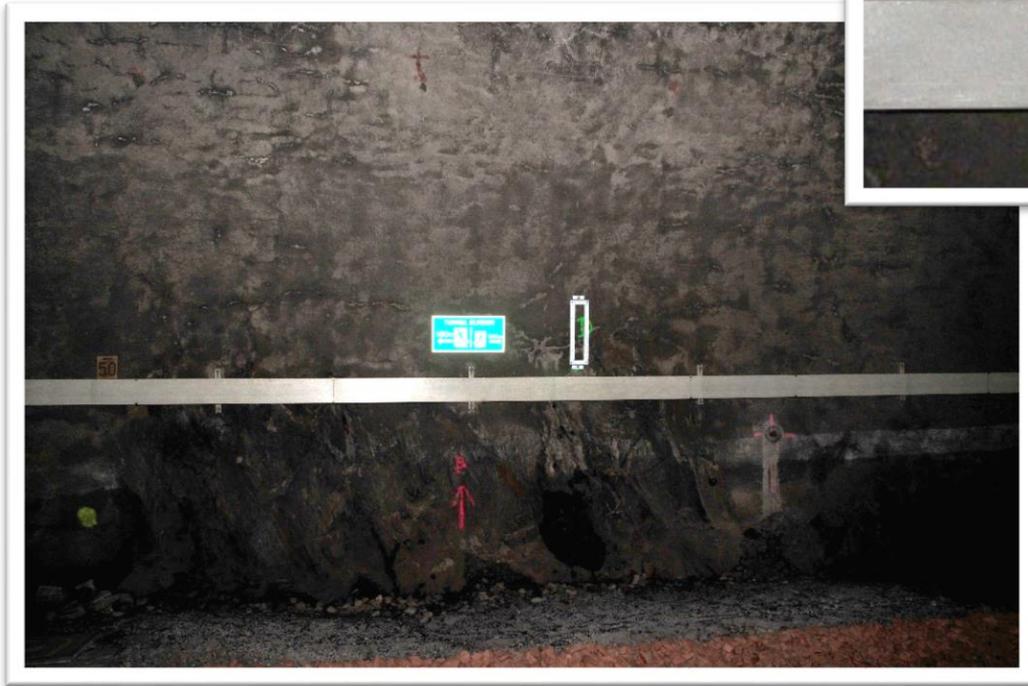


Tunnel de Fischenterhof

Prises de courant pour les services de secours



Plaques signalétiques
Chemin de fuite



Fourniture et pose de guérites pour l'alimentation électrique



Tunnel de Cruchten



Tunnel de Fischenterhof

Alimentation des installations électriques



Plaques d'identification des tunnels

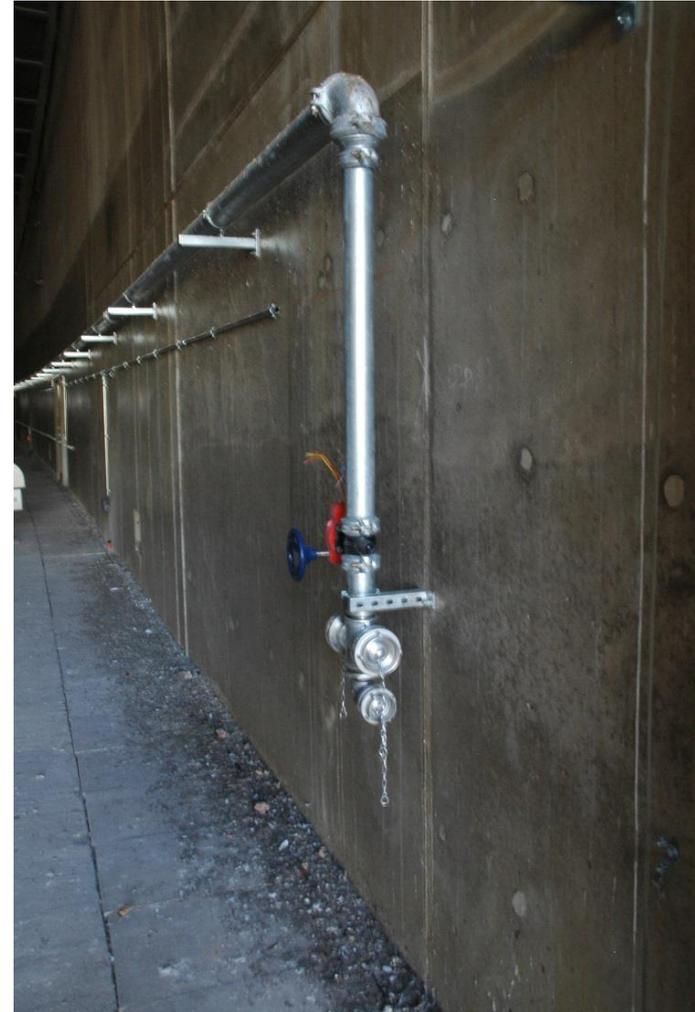


Tunnel de Bieden

Anneaux de relevage



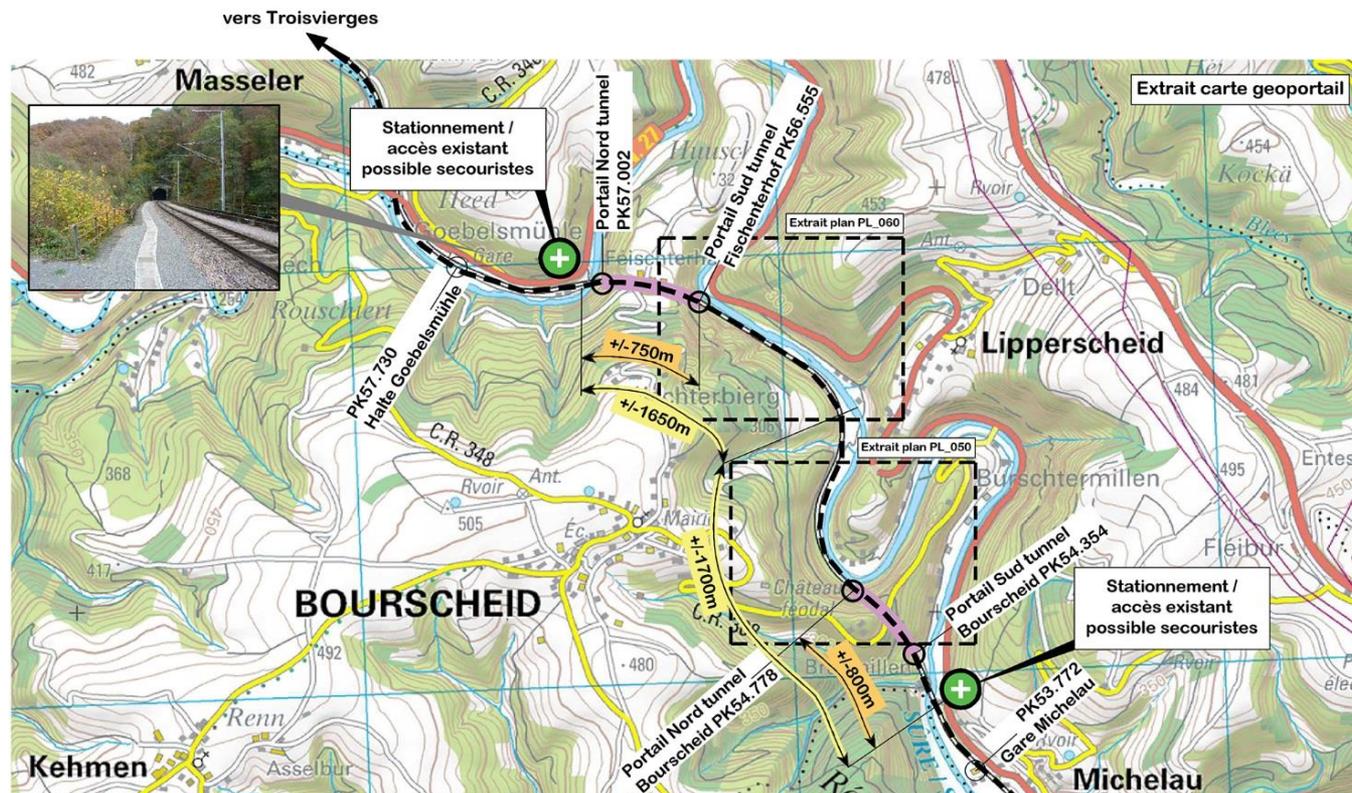
Colonne sèche (uniquement pour Rocade de Bonnevoie)



En phase projet

Création d'accès à Bourscheid-Nord et à Fischenterhof-Sud

- LOCALISATION DES OUVRAGES VISUALISATION SCHEMATIQUE DE LA PROBLÉMATIQUE D'ÉVACUATION -



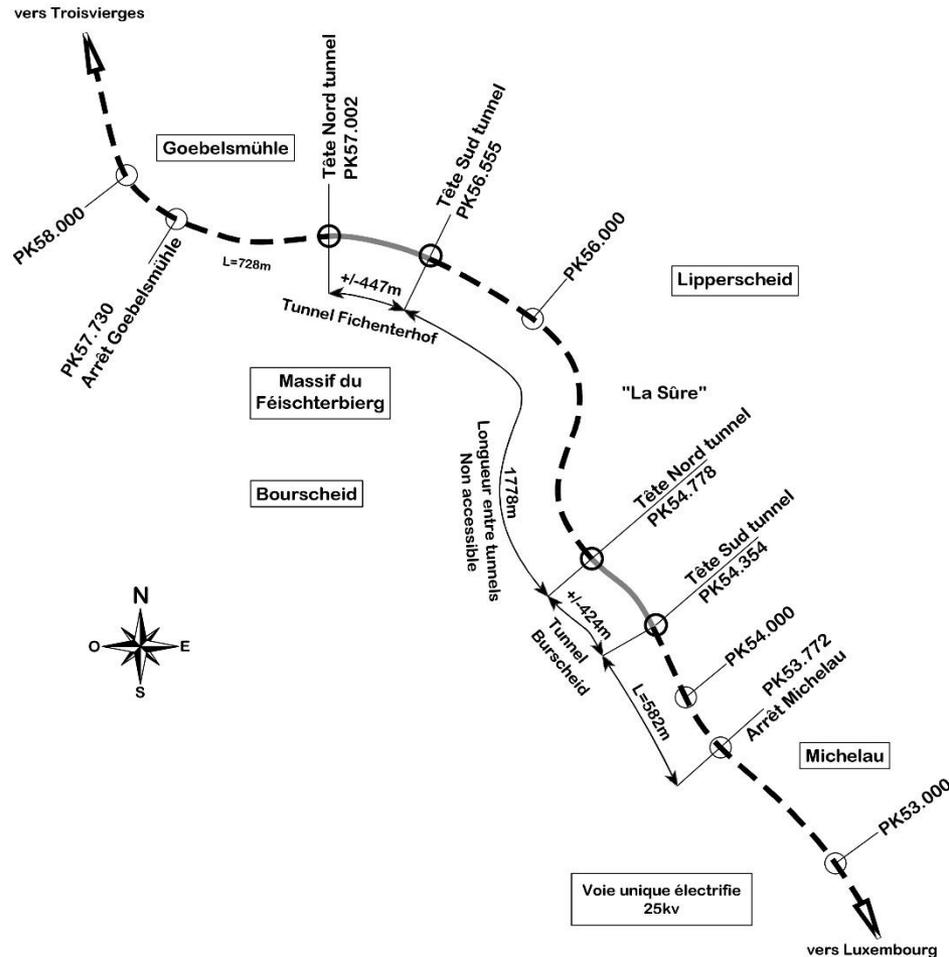
- Tunnels concernés.
- Distance minimum estimée entre le point d'évacuation existant et le portail du tunnel le plus éloigné.
- Distance maximum estimée entre depuis les points d'évacuation existantes possibles.

LOA

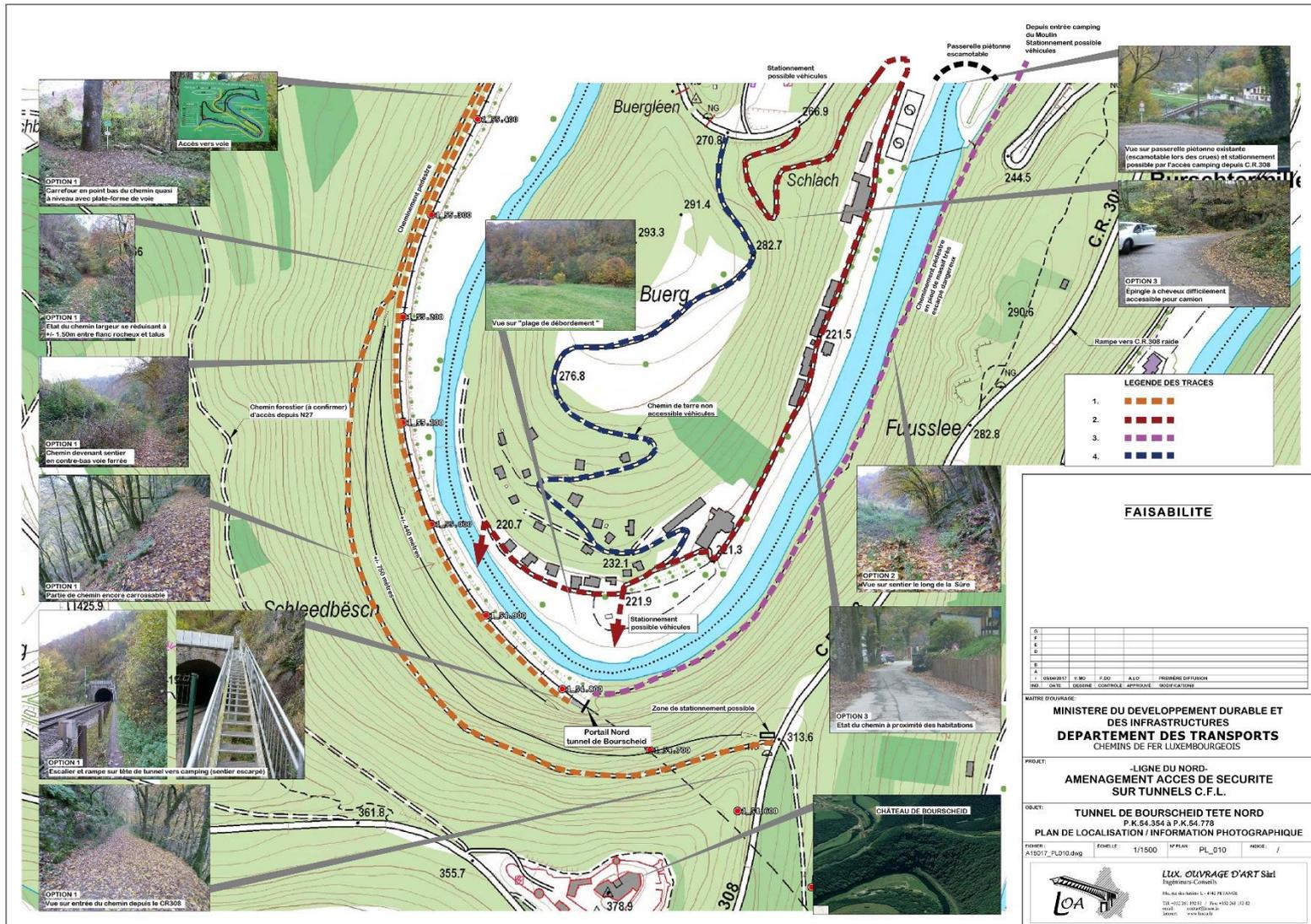
PK5701 - A18817_2008/2018
 Date impression: 08/05/2018 8:46

Création d'accès à Bourscheid-Nord et à Fischenterhof-Sud

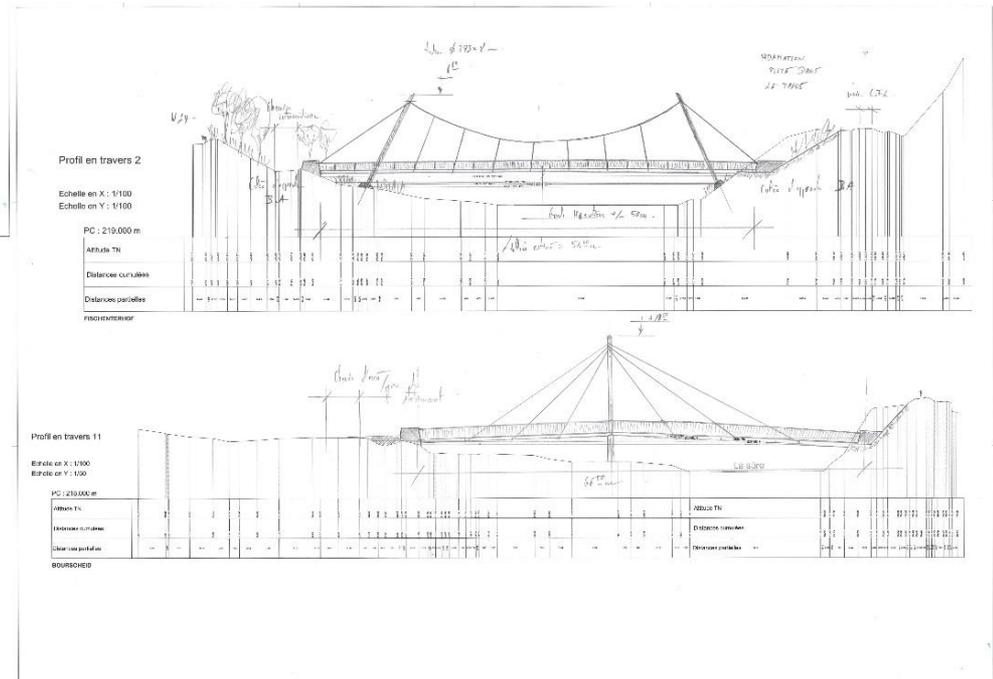
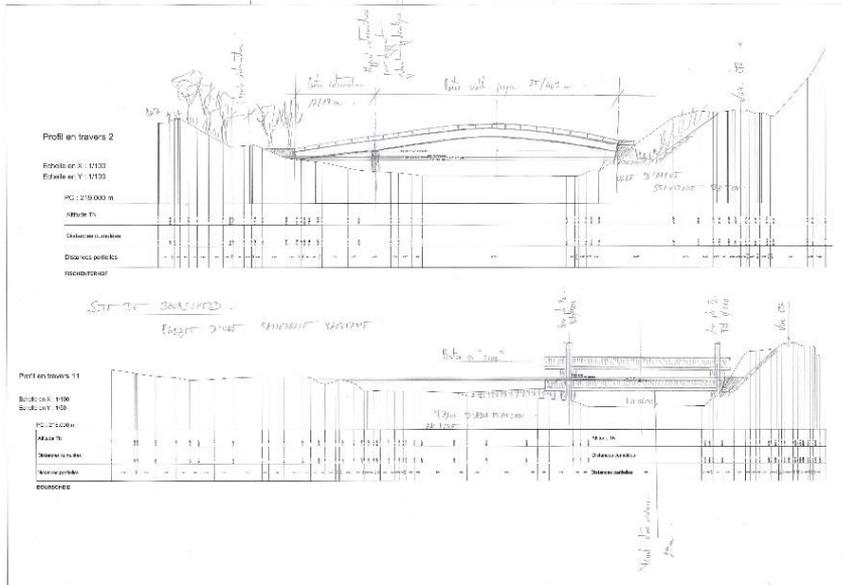
- SITUATION SYNOPTIQUE EXISTANTE -



Création d'un accès à Bourscheid-Nord



Faisabilité d'accès à Bourscheid-Nord et à Fischenterhof-Sud Croquis d'études



Financement

Financement:

- Crédits d'investissement à charge du Fonds du rail:
 - F.09002 doté de 6.500.000,00 €, dont 4.330.000,00 € de réalisé
 - F.16134 doté de 6.000.000,00 €, dont 210.000,00 € de réalisé

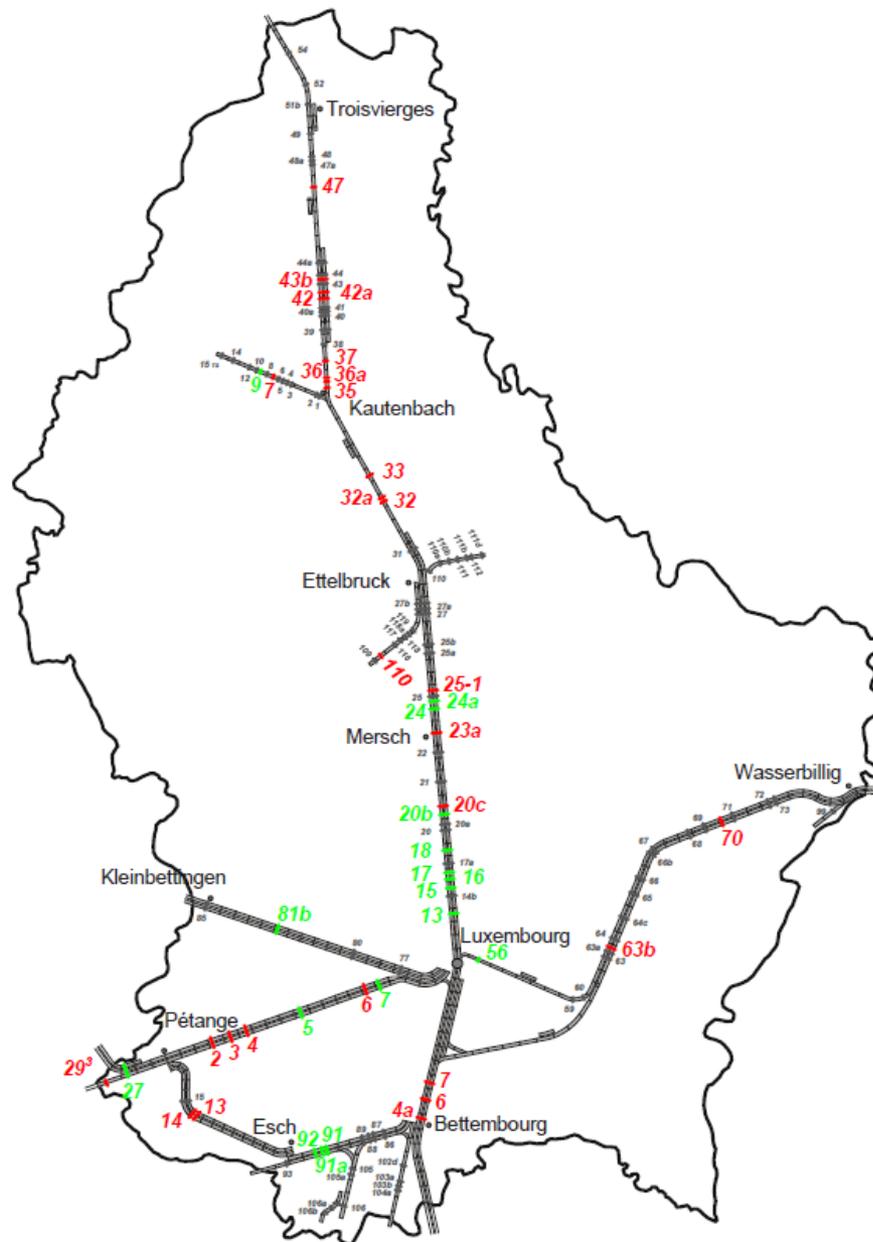
MERCI POUR VOTRE ATTENTION

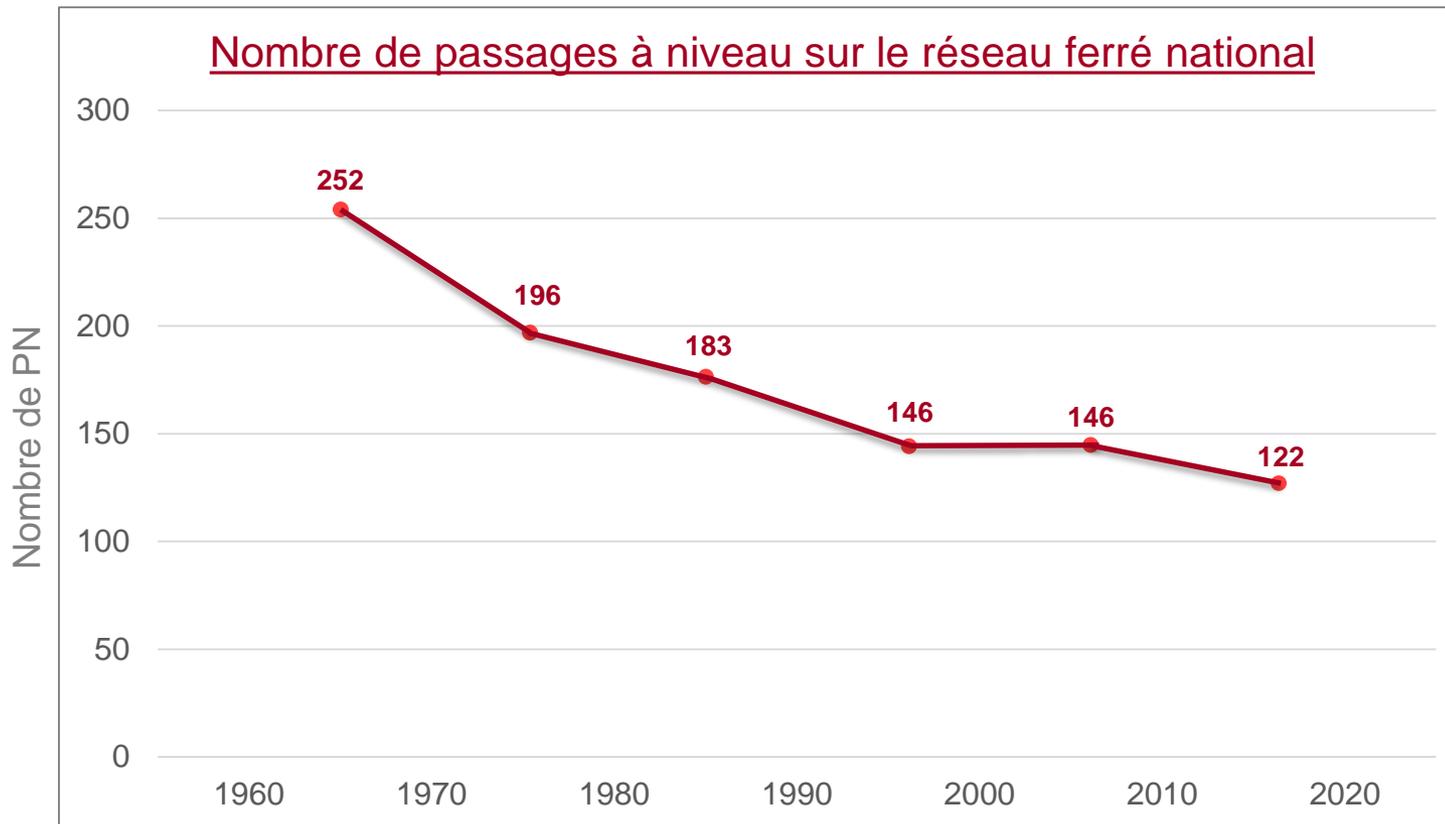
www.cfl.lu



Suppression des passages à niveau







Nombre de PN pour le trafic routier motorisé: 114

Nombre de PN pour le trafic piétonnier: 8

Ligne Luxembourg – Troisvierges PN 13 à Dommeldange



Réalisation prévue: 2021

Ligne Luxembourg – Troisvierges PN 17 à Walferdange



Réalisation prévue: 2020

Ligne Luxembourg – Troisvierges PN 18 à Heisdorf



Réalisation prévue: 2024

Ligne Luxembourg – Troisvierges PN 20b à Lorentzweiler



Réalisation prévue: 2020

Ligne Kautenbach – Wiltz PN 9 à Merkholtz



Réalisation prévue: 2019

Ligne Luxembourg – Wasserbillig PN 56 à Cents



Réalisation prévue: 2018

Ligne Luxembourg – Kleinbettingen PN 81b à Capellen



Réalisation prévue: 2023

Ligne Bettembourg – Esch/Alzette PN 91 à Schiffflange



Réalisation prévue: 2018

Ligne Bettembourg – Esch/Alzette PN 91a à Schiffflange



Réalisation prévue: 2018

Ligne Bettembourg – Esch/Alzette PN 92 à Schiffflange



Réalisation prévue: 2018

Ligne Pétange – Luxembourg PN 5 à Dippach-Gare



Réalisation prévue: 2020

Ligne Pétange – Rodange PN 27 à Rodange



Réalisation prévue: 2023

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

www.cfl.lu

