



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Réponse de Madame Yuriko Backes, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, à la question parlementaire n° 2562 du 4 juillet 2025 de Monsieur le Député Meris Sehovic au sujet de l'impact des conditions météorologiques sur la ponctualité du réseau ferroviaire luxembourgeois.

L'honorable député s'enquiert sur l'influence des conditions météorologiques sur le trafic ferroviaire et les mesures de prévention pour éviter des retards ou suppressions. Ces informations ont été demandées auprès des CFL.

- 1. Combien de retards ou de suppressions de trains ont été officiellement justifiés par des « conditions météorologiques défavorables » au cours des trois dernières années et quels types de phénomènes météorologiques ont été les plus fréquemment en cause ?*

Concernant les retards ou suppressions de trains, le tableau ci-dessous présente pour les 3 dernières années, le nombre de cas ainsi que les nombres de minutes de retard et de suppressions associées.

<i>Année</i>	<i>Nombre de cas</i>	<i>Nombre de minutes de retard</i>	<i>Nombre de suppressions</i>
2022	26	1 876	50
2023	35	2 802	* 373
2024	25	1 048	30
Grand Total	86	5 725	453

*1 cas avec 314 suppressions : Interruption du trafic ferroviaire entre Ettelbruck-Kautenbach et Kautenbach-Wiltz

Concernant les types de phénomènes météorologiques, les 3 principales rubriques utilisées sont:

- Orage, tempête
Exemple : 18 février 2022 :
Alerte rouge, avis de tempête très violente entre 15h00 et 19h00, vitesse maximale de 80 km/h sur tout le réseau à partir de 15h00 → 780 minutes de retard et 13 suppressions.
- Arbres sur les voies
Exemple : 17 mai 2024 :
Entre Sandweiler-Contern et Oetrange : présence d'un arbre sur la voie → 224 minutes de Retard.
- Grande chaleur
Exemple : 19 juillet 2022 :

Problème technique sur un engin pour cause de surchauffe à Pétange → 226 minutes de retard et 15 suppressions.

2. Quelles sont les procédures internes mises en œuvre par les CFL pour anticiper et gérer ces situations ?

En cas d'annonce de vents violents, les CFL suivent de près l'évolution météorologique et le cas échéant une limitation de la vitesse maximale autorisée est introduite.

Les CFL font un entretien systématique de la végétation à proximité des voies ferrées afin de minimiser le risque qu'un arbre ou des branches puissent encombrer le gabarit de libre passage des trains.

La température des rails est mesurée en permanence à trois endroits du réseau ferré et en cas de dépassement des valeurs limite, des tournées à pied sont effectuées le long des voies principales.

Les maintenances annuelles sur les climatiseurs du matériel roulant sont réalisées avant le début de l'été. En cas de canicule, les CFL assurent une forte disponibilité de leur personnel spécialisé qui peut directement intervenir en cas d'une panne d'un climatiseur du matériel roulant.

3. Des investissements sont-ils prévus ou en cours pour renforcer la résilience du réseau ferroviaire face aux aléas climatiques, dans un contexte de dérèglement climatique croissant ?

Outre le fait que, lors des études pour des projets d'infrastructures ferroviaires, les niveaux de crue (HQ 100) se produisant en moyenne une fois tous les 100 ans, sont considérés, les CFL tiennent également compte à l'avenir des niveaux de crue extrêmes (HQ extrême).

Des investissements sont également prévus au niveau du matériel roulant, à savoir :

- Série Dosto : remplacement des climatiseurs est en cours ;
- Série 2000 : mise hors service successive de la seule série sans climatiseur ;
- Série 4000 : équipement des locomotives avec des refroidisseurs d'huile de transformateur à plus haute performance ;
- Séries 2400/2450/2500 : équipement avec des climatiseurs ultra-performants (jusqu'à 50°C, 5°C au-dessus des prescriptions de la norme en vigueur).

Luxembourg, le 29 juillet 2025

La Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes