



GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Représentation permanente auprès  
de l'Union européenne

28667

Réf. : 7.1.15 – E.07.02.200 - aam

Bruxelles, le 27 avril 2018

Of: Jove

**Concerne : plan national de mise en œuvre de l'ERTMS**

Monsieur le Secrétaire général,

Conformément à l'article 6 du Règlement 2016/919/UE du 27 mai 2016 et de la Décision d'exécution n°2011/633/UE du 15 septembre 2011 de la Commission européenne, les États-membres doivent établir un plan national de mise en œuvre du système ERTMS et le communiquer à la Commission européenne ainsi qu'aux autres États-membres.

L'équipement du réseau ferré luxembourgeois en ETCS côté sol a été achevé le 20 juillet 2017, date de l'établissement de l'autorisation de mise en service du dernier lot. Il s'en déduit que l'intégralité du réseau ferré luxembourgeois est dorénavant équipée avec le système de sécurité ETCS Baseline 2 niveau 1 (version 2.3.0.d).

Son installation a été réalisée par lots séparés regroupant toutes les lignes du réseau national ainsi que l'accès aux différentes infrastructures de service telles que les gares de voyageurs, les terminaux de marchandises, les centres de maintenance, les voies de remisage de matériel roulant et les postes d'approvisionnement en combustibles.

Le tableau ci-dessous reprend l'échéancier de la mise en service des différents lots.

13 octobre 2016	Autorisation ETCS sol (Lot 4 – Gare de Luxembourg)
10 mars 2017	Autorisation ETCS sol (Lot 5 – Berchem – Bettembourg / frontière)
2 juin 2017	Autorisation ETCS sol (Lot 6 – Noertzange – Esch-sur-Alzette)
2 juin 2017	Autorisation ETCS sol (Lot 7 – Leudelage / Belval-Usines – Rodange / frontière)
2 juin 2017	Autorisation ETCS sol (Lot 8 – Luxembourg – Kleinbettingen / frontière)
19 juillet 2017	Autorisation ETCS sol (Lots 1, 2 et 3 – Dommeldange – Troisvierges / frontière)
20 juillet 2017	Autorisation ETCS sol (Lot 9 – Oetrange – Wasserbillig / frontière)



Le tableau ci-dessous reprend toutes les lignes du réseau ferré luxembourgeois qui sont toutes équipées avec le système de sécurité ETCS.

Ligne 1	Luxembourg – Troisvierges / frontière
Ligne 1a	Ettelbruck – Diekirch
Ligne 1b	Kautenbach – Wiltz
Ligne 2b	Ettelbruck – Bissen
Ligne 3	Luxembourg – Wasserbillig / frontière via Sandweiler-Contern
Ligne 4	Luxembourg – Berchem – Oetrange
Ligne 5	Luxembourg – Kleinbettingen / frontière (Autelbas)
Ligne 6	Luxembourg – Bettembourg / frontière (Thionville)
Ligne 6a	Bettembourg – Esch-sur-Alzette
Ligne 6b	Bettembourg – Dudelange-Usines (Volmerange)
Ligne 6c	Noertzange – Rumelange
Ligne 6d	Tétange – Langengrund
Ligne 6e	Esch-sur-Alzette – Audun-le-Tiche
Ligne 6f	Esch-sur-Alzette – Pétange
Ligne 6g	Pétange – Rodange / frontière (Aubange)
Ligne 6h	Pétange – Rodange / frontière (Mont Saint Martin)
Ligne 6j	Pétange – Rodange / frontière (Athus)
Ligne 6k	Brucherberg – Scheuerbusch
Ligne 7	Luxembourg – Pétange

Pendant les années 1990, trois accidents graves s'étaient produits sur le réseau ferré luxembourgeois. À cette époque, le réseau n'était équipé que du système de rappel de la signalisation connu sous le nom de « brosse crocodile », imposant au conducteur de train l'acquiescement d'un signal acoustique généré dans la cabine de conduite en cas d'une annonce d'un signal commandant l'arrêt ou une restriction de vitesse.

Suite aux accidents susmentionnés, des réflexions en vue d'une amélioration de la sécurité d'exploitation furent menées par les CFL. Ainsi, le Conseil d'administration des CFL a décidé en novembre 1999 d'équiper le réseau ferré luxembourgeois du système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS niveau 1. Afin d'améliorer la sécurité ferroviaire à court terme, cette décision était accompagnée de l'introduction du système d'aide à la conduite MEMOR II+ comme mesure transitoire.

Aujourd'hui, malgré la mise en service de l'ETCS sur l'intégralité du réseau national, le système MEMOR II+ ne peut être supprimé à brève échéance et ceci dans un souci de maintien de l'activité ferroviaire transfrontalière.

Tenant compte d'un accident grave survenu le 14 février 2017, la fin de la coexistence des deux systèmes a été fixée au 31 décembre 2019.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017, l'Administration des Chemins de Fer requiert l'équipement en ETCS pour toute locomotive ou toute voiture-pilote présentée dans le cadre d'une demande d'autorisation de mise en service sur l'infrastructure ferroviaire nationale.



GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Représentation permanente auprès  
de l'Union européenne

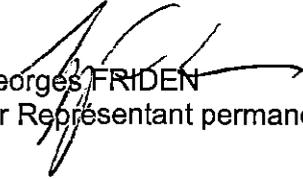
À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, tout matériel roulant équipé d'une cabine de conduite devra impérativement circuler sous l'ETCS.

En ce qui concerne les sections transfrontalières reliant le réseau ferré luxembourgeois aux infrastructures ferroviaires limitrophes :

- des solutions adaptées aux différents points-frontière garantissant l'interopérabilité ont été conçues et mises en place par les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire engagés, en concertation étroite avec les autorités nationales de sécurité ;
- les consignes communes frontalières, une pour chaque passage de frontière, établies par les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire concernés, ont toutes été revues et tiennent compte de l'ETCS.

En ce qui concerne le sous-système GSM-R (voix), le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeois prévoit la mise en service pour le 15 août 2018.

Je vous prie de croire, Monsieur le Secrétaire général, à l'assurance de ma très haute considération.

  
Georges FRIDEN

Ambassadeur Représentant permanent

Monsieur Martin SELMAYR  
Secrétaire général de la  
Commission européenne

Copie aux 27 États membres