



Monsieur Mars Di Bartolomeo
Président de la Chambre des
Députés

Luxembourg, le 31 mars 2017

Monsieur le Président,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous informer que, conformément à l'article 80 du Règlement de la Chambre des Députés, je souhaiterais poser une question parlementaire Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le rapport d'expertise préliminaire dans le contexte de l'accident ferroviaire du 14 février 2017 a entre autres conclu que le système d'aide à la conduite à bord appelé Memor II+ n'a pas correctement fonctionné.

Suivant les informations diffusées dans la presse internationale et notamment sur radio « *France Bleu Lorraine* », le problème susmentionné se serait reproduit à quatre reprises en une semaine sur des rames SNCF et ceci vers l'entrée de la Ville de Luxembourg.

Dans ce contexte j'aimerais poser les questions suivantes à Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

- Monsieur le Ministre peut-il me confirmer ces informations ?
- Dans l'affirmative, Monsieur le Ministre a-t-il été contacté sur ce sujet par les autorités françaises et le cas échéant, quelles mesures sont envisagées respectivement entamées ?

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Marco Schank
Député



Luxembourg, le 08 MAI 2017



Monsieur Fernand Etgen
Ministre aux Relations avec
le Parlement

Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse aux questions parlementaires N°2885 du 31 mars 2017 de l'honorable député Monsieur Marco Schank et N°2886 du 31 mars 2017 de l'honorable député Monsieur Roger Negri, concernant les problèmes avec le système d'aide à la conduite à bord « Memor II », tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch

Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

Réponse de Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures à la question parlementaire n° 2885 du 31 mars 2017 de Monsieur le Député Marco Schank et à la question parlementaire n° 2886 du 31 mars 2017 de Monsieur le Député Roger Negri

Par les questions parlementaires n° 2885 et n° 2886 du 31 mars 2017, les honorables Députés Messieurs Marco Schank et Roger Negri souhaitent s'informer au sujet des problèmes avec le système d'aide à la conduite à bord « Memor II ».

Les CFL peuvent confirmer les 4 cas de non-répétition de signaux sur les automotrices TER de la SNCF à l'entrée de la Gare de Luxembourg cités dans la presse, dont 3 en date du 17 mars 2017 et un le 20 mars 2017. Pour ces 4 cas particuliers, les CFL ont reçu l'information de la part de la SNCF que la brosse de l'automotrice française était à chaque fois hors tolérance.

Après des discussions avec les autorités françaises, les mesures suivantes sont entamées pour améliorer la sécurité ferroviaire sur la ligne ferroviaire concernée :

Le remplacement du système Memor II+ par le système de sécurité ETCS constitue le moyen le plus efficace pour prévenir à toute défaillance éventuelle du système « crocodile/brosse ». Les CFL ciblent fin de l'année 2017 pour équiper l'ensemble de leur matériel roulant voyageurs avec le système ETCS. Par ailleurs, les CFL ont adressé des courriers officiels à la SNCF pour accélérer de manière significative le programme d'équipement en ETCS du matériel roulant SNCF circulant sur le réseau ferré national.

En attendant la finalisation de l'équipement du matériel roulant en ETCS, plusieurs mesures de précaution relatives au système « crocodile/brosse » ont été retenues de commun accord avec la SNCF sous forme d'une adaptation du plan de contrôle et de réglage des brosses sur les automotrices des CFL et de la SNCF. Ainsi, une vérification des équipements du système d'aide à la conduite Memor II+ à bord de l'entièreté du matériel roulant voyageur des CFL et des automotrices TER de la SNCF a été effectuée et la fréquence des vérifications du système brosse/crocodile a été doublée.

En plus, un renforcement du dialogue sécurité entre les CFL et la SNCF a été mis en place en optimisant l'échange d'informations sur les systèmes de sécurité et sur les interfaces entre la conduite, le matériel roulant et l'infrastructure.