

Rapport d'activité 1999

Ministère des Transports

15 mars 2000

Sommaire

Introduction	page 4
1. La Circulation Routière	
1.1. Le bilan des accidents de la route	page 6
1.2. Le permis de conduire et la formation des conducteurs	page 15
1.3. Les immatriculations, le contrôle technique et les homologations des véhicules routiers	page 25
1.4. Le travail législatif et administratif en matière de circulation routière	page 40
2. Les Transports Publics	
2.1. Les transports de voyageurs par route	page 46
2.2. Les transports dans l'intérêt des élèves handicapés et polyhandicapés	page 49
2.3. Le projet BTB	page 53
3. Les Chemins de Fer	
3.1. L'évolution de l'environnement ferroviaire	page 56
3.2. Les raccordements internationaux	page 62
3.3. L'actualité ferroviaire nationale	page 69
4. Le Transport Routier de Marchandises	
4.1. Les travaux au sein de l'Union Européenne	page 95
4.2. Les travaux de la CEMT	page 96
4.3. Les relations bilatérales	page 97
4.4. La coopération en matière de contrôles des transports routiers entre les Ministres du Benelux et de la France	page 100
5. La Navigation et le Transport Fluvial	
5.1. L'activité législative	page 102
5.2. Les activités internationales	page 102
5.3. Le Port de Mertert	page 104
5.4. Le Service de la Navigation	page 104
6. L'Aviation civile	
6.1. Le contexte international	page 115
6.2. La situation sur le plan national	page 115
6.3. Le domaine législatif	page 123

7. Les Affaires Maritimes	
7.1. La situation internationale de l'économie maritime	page 128
7.2. La politique communautaire	page 128
7.3. Les activités au sein d'autres organisations internationales	page 133
7.4. Le Commissariat aux Affaires Maritimes	page 148
7.5. Les activités liées à la gestion de la flotte sous pavillon luxembourgeois	page 150
7.6. Les autres activités	page 155
7.7. Les activités législatives et réglementaires	page 157
7.8. Le registre de plaisance	page 159
8. Transport et Aménagement du Territoire	
8.1. Le plan sectoriel "Transports"	page 162
8.2. Le plan d'occupation du sol "Aéroport et environs"	page 162
8.3. Les projets Interreg dans le domaine des transports	page 163
8.4. Transport et environnement	page 166
8.5. La politique intégrée des transports	page 167

Introduction

Conscient du fait que des transports performants contribuent de façon déterminante à la mobilité, essentielle à la qualité de vie de l'individu et à la compétitivité des entreprises, le Gouvernement issu des élections législatives de juin 1999 s'est posé comme objectif de sa politique des transports de concevoir un système de transport efficace tant par l'adéquation des relations à l'intérieur du pays que par la qualité des raccordements aux réseaux transeuropéens, approche qu'il considère comme un préalable indispensable pour le déploiement économique et social du Grand-Duché de Luxembourg dans le contexte communautaire et international.

Dans cet ordre d'idées la gestion et l'encadrement des transports se font de façon cohérente avec les objectifs de la politique économique et environnementale. Une attention particulière est réservée à la sécurité dans tous les domaines du transport, mais notamment en matière de circulation routière.

Au cours des années à venir l'emprise de la politique communautaire sur les transports ira croissante, confrontant l'Administration luxembourgeoise à un travail considérable de transposition en droit national interne des initiatives législatives prises par l'Union Européenne.

Parallèlement la globalisation de l'économie touche également les transports dont l'internationalisation n'épargnera aucun aspect: la structure même des entreprises, le marché où s'exercent les activités de l'entreprise individuelle, les formes de concurrence et de coopération, les méthodes et les outils de travail.

L'économie luxembourgeoise vit actuellement sa phase d'expansion la plus forte depuis 1985. L'emploi accuse un taux de croissance très élevé avec quelque 11.500 contrats de travail supplémentaires conclus en 1999. Toutefois, le chômage ne régresse que faiblement, et les postes de travail nouvellement créés sont occupés soit par des personnes nouvellement établies au Luxembourg, soit par des frontaliers venant travailler dans notre pays.

Ces évolutions ne restent pas sans incidence sur les transports et affectent à un titre ou un autre l'ensemble des modes: bouchons routiers aux heures de pointe, mesures visant à augmenter la capacité des autoroutes, adaptation des moyens de transports en commun par rail et par route, nouvelles formes de se concurrencer ou de coopérer sous l'effet de la libéralisation communautaire, transfert réel ou virtuel des centres d'activités des entreprises actives dans le transport international. Les structures du Ministère des Transports appelées à accompagner et à encadrer ces développements sur le plan législatif et administratif s'en trouvent sollicitées au point que dans certains secteurs déjà une adaptation conséquente des ressources humaines devra être envisagée à court terme pour pouvoir continuer à assurer vis-à-vis des particuliers un service de qualité s'alignant aux mutations économiques et sociales en cours. Il sera donc plus que jamais nécessaire de veiller, dans le cadre des projets nouvellement initiés, à accorder aux services chargés de l'exécution des moyens suffisants pour répondre aux objectifs visés.

Plusieurs projets qui ont abouti au cours du premier semestre 1999 constituent des illustrations concrètes des considérations qui précèdent.

Il s'agit en particulier de la loi du 11 juin 1999 sur l'accès et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui ouvre le réseau ferré national aux entreprises ferroviaires établies dans l'Union Européenne dans les limites et aux conditions déterminées à cet effet par le législateur communautaire. Ces dispositions mettront l'Administration luxembourgeoise devant de nouveaux défis en ce qu'elles requièrent la mise en œuvre d'un ensemble considérable de mesures réglementaires, travail pour lequel le département des Transports n'est outillé ni en savoir-faire technique ni en personnel.

Par ailleurs, la loi du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation civile, a tenu compte des nouvelles exigences administratives posées par l'évolution du droit communautaire dans ce secteur en créant e.a. les prémisses pour mettre en place les structures organisationnelles appropriées pour le surcroît d'attributions revenant aux autorités luxembourgeoises.

En tout état de cause le Ministère des Transports a demandé une analyse de son organisation actuelle en vue de mieux adapter les structures en place aux objectifs de la réforme projetée de l'Administration publique et aux exigences nouvelles décrites plus en avant.

La mise en œuvre des objectifs de la réforme administrative arrêtés dans le programme de coalition qui a été publié en annexe de la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 trouveront de la façon au sein du ministère des Transports une première application importante.

Une toute première attention sera réservée aux problèmes de sécurité. Si en termes d'accidents et de vies perdues la question concerne en premier lieu la circulation routière, il n'en est pas moins vrai que les autres modes paient également, certes à un degré moindre, leur tribut, comme l'ont montré les catastrophes qui ont au cours des derniers mois affecté en dehors de nos frontières les transports aériens, ferroviaires et maritimes.

Un projet de loi sur le permis à points est en train d'être finalisé. Un nouveau cadre légal sera créé pour être mieux à même de gérer d'éventuels accidents futurs survenant dans l'air, sur mer ou sur le réseau ferré, lorsque des moyens de transport ou des infrastructures luxembourgeoises seront concernés. La priorité sera par ailleurs accordée à la réalisation des investissements ferroviaires et aéroportuaires qui sont destinés à améliorer la sécurité.

Conscient de l'impact des transports pour les structures mêmes du pays, le Gouvernement a décidé de faire élaborer par le Ministère des Transports et le Ministère de l'Intérieur un plan sectoriel d'aménagement du territoire dans le domaine des transports. Le plan devra permettre de mieux anticiper sur les besoins de transport et les flux migratoires à moyen et à long terme et de mieux appréhender la demande de mobilité en vue d'y proposer des solutions qui reposent sous l'angle de vue socio-économique sur le meilleur rapport coût/rendement. A cet égard il conviendra notamment de développer les transports publics en vue d'offrir surtout aux navetteurs professionnels et en particulier aux frontaliers une alternative de qualité et à bon marché pour la voiture particulière.

Une autre initiative consiste à éviter pour l'ensemble des modes de transport la création et le développement au Luxembourg de secteurs virtuels sans valeur ajoutée pour l'acquis socio-économique national. A cet égard ce sont notamment les secteurs du fret routier et de la navigation de plaisance en haute mer qui sont visés.

Le Ministère des Transports examine les possibilités d'amender à certains égards les cadres légaux en place en vue de renforcer les liens utiles qui doivent exister entre le Luxembourg et les différents secteurs des transports qui opèrent sous l'égide de la loi luxembourgeoise.

C'est dans cette optique que sera présenté le rapport d'activités du Ministère des Transports qui, sur les pages suivantes, passe en revue les réalisations et projets des différents secteurs du département finalisés ou entamés en 1999, tout en esquisant les orientations du travail initié ou projeté en 2000.

La structure du rapport suit grosso modo la subdivision du budget des dépenses ordinaires réservée au Ministère des Transports.

1. La Circulation Routière

Le principal accent du travail en matière de circulation routière reste la lutte contre le fléau des accidents. L'année 1999 a été caractérisée à cet égard par l'hécatombe qui s'est abattue en septembre sur les routes luxembourgeoises où 16 personnes avaient trouvé la mort en moins de 4 semaines.

Sur le plan de la gestion administrative du dossier de la circulation routière les services compétents du Ministère des Transports se trouvent confrontés à un volume de travail augmentant au rythme de la croissance de la population résidente. Ce sont notamment le Service des permis de conduire et la Société Nationale de Contrôle Technique qui en sont concernés, le premier, pour ce qui est des questions tenant à l'apprentissage de la conduite, à l'établissement et au renouvellement des permis de conduire et à la gestion du contentieux afférent, la seconde, en ce qui concerne la gestion des immatriculations et l'organisation du contrôle technique des véhicules routiers.

Par ailleurs, le travail législatif a été poursuivi et la Commission de circulation de l'Etat a fourni un travail consultatif considérable pour compte des Communes et pour compte des Ponts et Chaussées notamment en relation avec l'approbation ministérielle des règlements de circulation communaux et les projets locaux d'apaisement du trafic ainsi que par des prises de position au sujet de problèmes se posant en matière de projets d'aménagement routier ou d'application de la réglementation routière à des situations de trafic particulières.

Dans cet ordre d'idées il convient de subdiviser la présentation du chapitre relatif à la circulation routière de la manière suivante:

- le bilan des accidents routiers en 1999;
- la formation des conducteurs et la gestion des permis de conduire;
- les immatriculations des véhicules routiers et le contrôle technique;
- le travail législatif et consultatif en matière de circulation routière.

1.1. Le bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 1999

Dans une étude diffusée en janvier 1999 par le European Transport Safety Council (ETSC)¹ il est rappelé que le facteur humain reste la cause principale de l'insécurité routière tant en termes de comportement à l'origine de l'accident qu'en termes de vulnérabilité physique des personnes impliquées.

Or, l'erreur humaine comme cause principale des accidents n'est pas seulement une question d'information, d'éducation, de formation ou de sanction, mais elle est largement tributaire d'autres éléments, tels que la capacité limitée de prévoir et d'anticiper une situation dangereuse et de l'appréciation erronée de la vitesse et des distances.

¹ ETSC: Transport Safety Visions, Targets and Strategies beyond 2000; Brussels 26 January 1999

1.1.1. Les données sur l'ensemble des accidents routiers

Le bilan des accidents routiers du 1er semestre 1999 avait déjà laissé entrevoir une rupture avec la tendance à la baisse du nombre des accidents, et notamment du nombre des blessés et des tués, constatée au cours des années précédentes. En effet, par rapport au 1er semestre 1998 le résultat dégagé des données statistiques relatives aux 6 premiers mois de 1999 se résumait comme suit:

- le nombre total des accidents recensés était en nette progression avec + 17%;
- le nombre des accidents corporels avait augmenté au même rythme avec + 17,2%, alors que le nombre des blessés se maintenait approximativement au niveau des 6 premiers mois de 1998 avec 6,1% de blessés graves² en moins, et 2,6% de blessés légers³ en plus par rapport au 1er semestre 1998;
- le nombre des accidents mortels et celui des tués⁴ accusaient une légère tendance à la hausse avec respectivement 23 accidents mortels contre 22 en 1998, et 24 tués contre 23 en 1998.

Or, ce fut surtout l'hécatombe des 16 tués de la route de septembre 1999 qui aura marqué l'année 1999, alors qu'il faut remonter jusqu'en septembre 1994, mai 1993 ou mai 1991 pour retrouver dans les annales de la sécurité routière des périodes comparables avec respectivement 14, 15 et 18 personnes ayant perdu leur vie au cours d'un seul mois.

Tant l'évolution esquissée dans le bilan du 1er semestre que l'impact du mois de septembre se reflètent dans les données annuelles de 1999:

- Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse une forte progression de 9,2% par rapport à 1998 pour s'établir à 6459 sinistres, le taux d'augmentation 97/98 ayant déjà atteint 13,2% après une relative stagnation depuis 1990; la moyenne annuelle des années 90 n'est que de 5591 accidents.
- Le nombre des accidents corporels qui avait régulièrement diminué depuis 1990, augmente de manière effrayante de 944 à 1154 accidents, soit un taux de progression de 22,2%! (rapport 97/98: - 0,9%).
- Le nombre des blessés légers progresse également très fortement avec 948 contre 869 blessés en 1998, soit une augmentation de 9,1% (rapport 97/98: + 0,35%). Par contre le nombre des blessés graves par opposition aux blessés légers diminue légèrement avec 398 concernés contre 409 en 1998, soit une réduction de -2,7% (rapport 97/98: + 1,5%).
- Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans un accident de la route leur nombre a augmenté de 2 unités en 1999 par rapport à 1998 et 1997. En 1999, 58 personnes ont été tuées contre 56 en 1998 et 1997; il y a eu 53 accidents mortels contre 55 en 1998 et 53 en 1997.

Les données ci-avant montrent que probablement sous l'effet combiné d'une augmentation du trafic, conséquence directe de la croissance de la population active (gonflée en outre par plus de 80 000 frontaliers) et du stress individuel au volant généré par l'augmentation du trafic le nombre des accidents routiers évolue à la hausse, mais à un rythme qui restera en-dessous du taux de croissance du parc-véhicule et du nombre de véhicules-kilomètres parcourus sur les routes luxembourgeoises.

Globalement il peut donc être constaté que depuis deux ans le nombre des accidents routiers recensés par les forces de l'ordre progresse de nouveau rapidement à raison de 500 sinistres par an. Le taux de progression des accidents corporels est moins prononcé, tandis que celui des accidents mortels se maintient légèrement au-dessus de 50 après avoir encore dépassé 60 au début de la décennie.

² blessés graves= hospitalisés pendant au moins 24 heures

³ blessés légers= ne nécessitant que des soins sur place ou une hospitalisation de moins de 24 heures

⁴ tués= décédés dans les 30 jours après l'accident

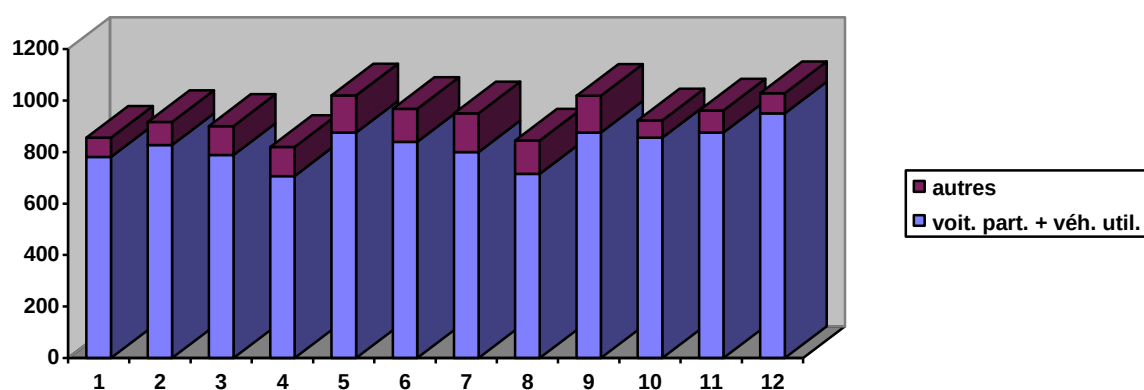
C'est dire que les accidents sont de plus en plus nombreux, mais que leur gravité semble avoir tendance à diminuer. La raison en tient certainement aux progrès de la sécurité active et passive des véhicules, au transfert d'une part importante du trafic sur les autoroutes (jugées plus sûres que les routes ordinaires) et à la suppression concomitante des points noirs de la voirie normale ainsi qu'à l'amélioration des services médicaux d'intervention urgente.

Le tableau ci-après donne une vue d'ensemble sur les accidents recensés en 1999 tout en comparant les chiffres à ceux des années précédentes

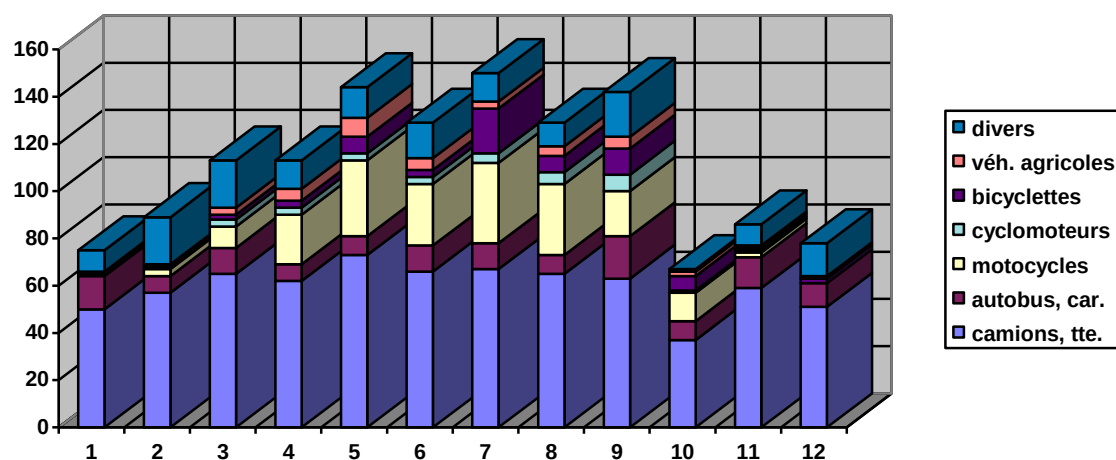
	accidents au total	Δ	accidents corporels	Δ	blessés graves	blessés légers	accidents mortels	Δ	tués	Δ
moyenne '90 - '98	5.494	/	1.116	/	456	983	64	/	69	/
1994	4.878	/	1.176	/	412	1.035	71	/	74	/
1995	5.467	+ 12 %	1.078	- 8,4 %	439	974	64	- 9,8 %	68	- 8,2 %
1996	5.379	- 1,7 %	1.010	- 6,7 %	397	876	68	+ 6,2 %	72	+ 5,8 %
1997	5.226	- 2,8 %	953	- 5,6 %	403	866	53	- 22 %	56	- 22,2 %
1998	5.914	+ 13,2 %	944	- 0,9 %	409	869	55	+ 3,6 %	56	± 0 %
1999	6.459	+ 9,2 %	1.154	+ 22,2 %	398	948	53	- 3,6 %	58	+ 3,6 %

Les tableaux ci-après donnent le détail par catégories de véhicules impliqués dans les accidents

a) voitures particulières et véhicules utilitaires ainsi que d'autres véhicules



b) détail pour les "autres" véhicules



Le tableau sous b) montre la recrudescence avec le retour du bon temps des accidents impliquant les deux-roues et les véhicules agricoles.

Les données des deux tableaux permettent en outre de conclure que

- 6459 accidents équivalent à 17,7 accidents/jour (en 1998: 16,2 accidents/jour)
- 1346 blessés donnent $\pm 3,7$ blessés/jour (en 1998: 3,5 blessés/jour);
- 58 tués représentent plus d'un mort (1,11) de la route par semaine.

L'enquête publiée en début d'année par l'institut démoscopique ILReS sur l'agressivité des automobilistes luxembourgeois permettrait-elle par ailleurs d'attribuer à l'attitude agressive tant ressentie de la part d'autres conducteurs qu'avouée comme réaction personnelle fréquemment présente, la multiplication des accidents sur les routes luxembourgeoises? Un rapprochement trop rapide entre le résultat dudit sondage et les données statistiques ci-avant serait certainement péremptoire. Toutefois, il faut se rendre à l'évidence que les aveux des Luxembourgeois sur un nombre relativement plus élevé d'accidents causés au cours des 3 dernières années et les révélations sur une agressivité plus prononcée dans la population routière luxembourgeoise sont bien plus importants que chez les automobilistes d'autres pays européens.

Cette situation préoccupe le Ministère des Transports qui entend y réagir sur deux plans:

- d'une part, éducation et formation routières devront encore davantage souligner la responsabilité individuelle de l'usager de la route pour la sécurité routière et lui faire comprendre la nécessité d'une conduite préventive et respectueuse des droits de l'autre; ce seront surtout les possibilités offertes par l'apprentissage dans les auto-écoles et par la formation complémentaire dispensée par le Centre de Formation pour Conducteurs de Colmar-Berg qui devront être mises à contribution à cet égard;
- d'autre part, la surveillance routière devra dans un but à la fois préventif et répressif être intensifiée suite aux synergies qu'a rendues possible la fusion de la gendarmerie et de la police dans le nouveau corps de la police grand-ducale.

1.1.2. L'analyse des accidents mortels

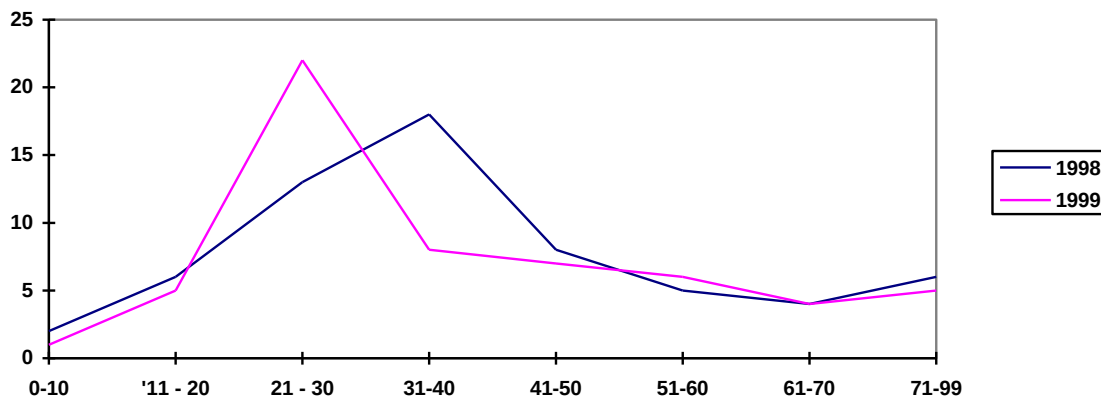
1.1. 2.1. *La moyenne annuelle des tués de la route par décennie se présente comme suit depuis 1950*

1950 - 1959: moyenne de 70,4 victimes par an
 1960 - 1969: moyenne de 90,2 victimes par an
 1970 - 1979: moyenne de 108,6 victimes par an
 1980 - 1989: moyenne de 80,4 victimes par an
 1990 - 1999: moyenne de 67,8 victimes par an

Malgré une diminution sensible du risque d'être tué dans un accident de la route depuis le début des années 50 face à la multiplication par 30 du parc-véhicules national et à l'évolution concomitante du trafic routier, la mortalité routière compte toujours parmi les premières causes de décès affectant notamment les tranches d'âge des jeunes.

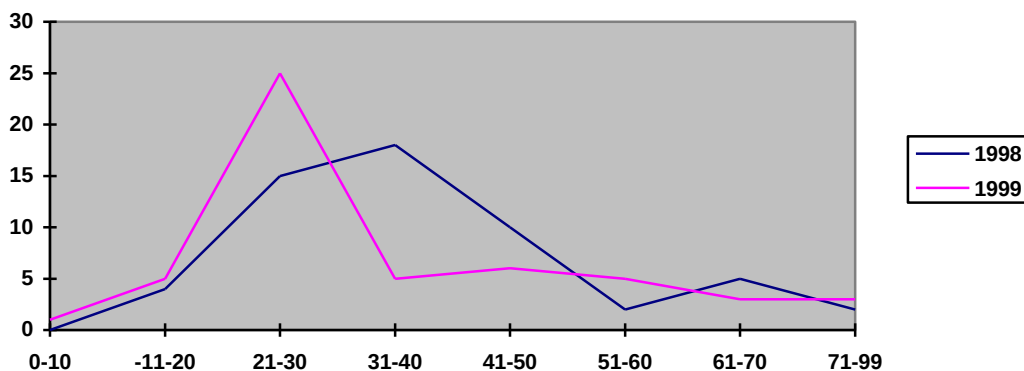
Tout comme en 1997 et 1998, 2/3 des personnes ayant trouvé la mort sur la route avaient moins de 40 ans: 20 tués, soit plus du tiers (contre 11 en 1998) avaient moins de 25 ans et 16 tués (contre 27) étaient âgés entre 25 et 40 ans.

Âge des victimes des accidents mortels



1.1.2.2. *L'âge des responsables* présumés des accidents, qu'ils aient été eux-mêmes victimes ou non, et qu'ils aient été au volant ou au guidon d'un véhicule ou que leur responsabilité de piéton ait été engagée, se présente comme suit:

Âge des auteurs des accidents mortels

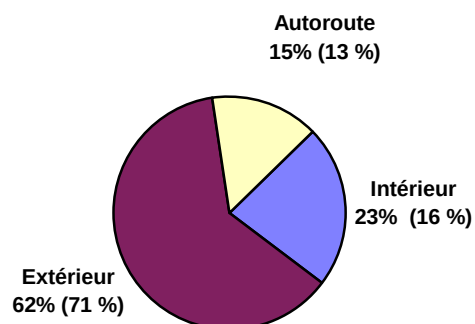


Le tableau confirme les connaissances empiriques sur la situation nationale; il ne s'écarte guère des données et analyses étrangères. Sous le double effet du manque d'expérience et du goût très développé du risque au moment du passage à l'âge adulte les conducteurs novices sont particulièrement exposés au risque de causer un accident qui, hélas, fait trop souvent des blessés et des morts. Même si le phénomène est moins prononcé en 1999 qu'au cours des années précédentes il reste que depuis quelques années la tranche d'âge des 25 à 40 ans représente une part de plus en plus importante parmi les auteurs des accidents mortels, sans que jusqu'ici il ait été possible d'établir les causes de cette évolution.

1.1.2.3. Pendant de nombreuses années *la répartition des accidents mortels entre l'extérieur et l'intérieur des localités* oscillait autour d'un rapport de 2 : 1. En 1998 le rapport était de 5,3 :1 avec presque autant de tués sur les autoroutes qu'en agglomération; il se situe en 1999 à 5,1:1.

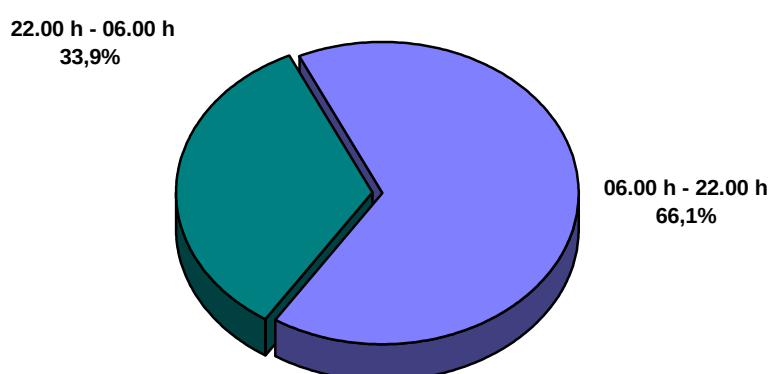
8 accidents mortels avec autant de tués ont eu lieu sur les autoroutes, 33 ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 37 morts, et 12 accidents mortels avec 13 morts sont survenus en agglomération.

Répartition des accidents mortels suivant le lieu



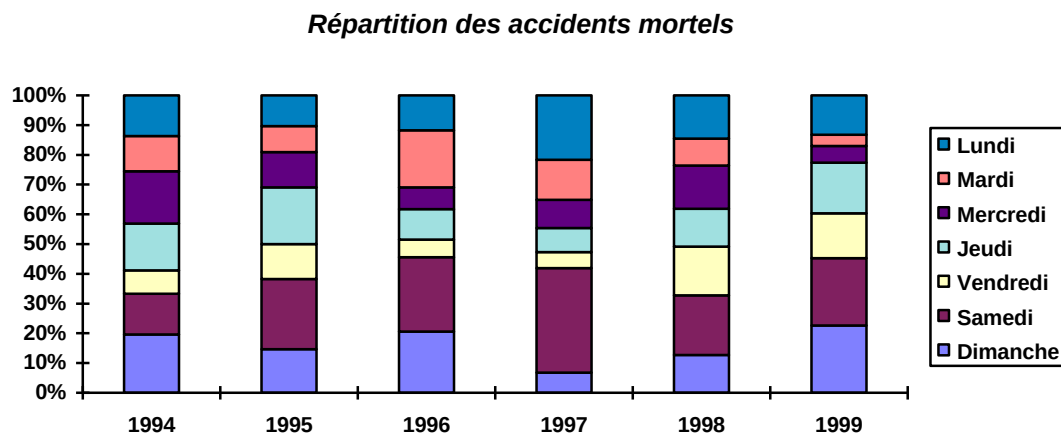
1.1.2.4. 35 (33) accidents mortels, soit 66,1 %, sont survenus de *jour* (06.00 h - 22.00 h), 18 (22) ou 33,9 % ont eu lieu la *nuit* (22.00 h - 06.00 h).

Heure des accidents mortels



Le rapport noté de 2:1 (en 1998 : 3 : 2) entre accidents survenant de jour ou de nuit doit être mis en relation avec le fait que la plage diurne couvre 16 heures contre 8 heures pour la plage nocturne et que seulement 7 % de l'ensemble des déplacements des Luxembourgeois prennent leur départ entre 20.30 h et 6.30 h.

1.1.2. 5. La répartition des accidents mortels sur les *jours de la semaine*, résulte du graphique suivant:



Tout comme pour les années précédentes et sauf pour l'année 1995 ce graphique montre que plus de 2 accidents mortels sur 5 surviennent en fin de semaine (vendredi 20.00 h à lundi 6.00 h), en présence d'une mobilité générale qui le samedi représente seulement 90 % et le dimanche seulement 60 % de celle d'un jour ouvrable.

1.1.2.6. Conditions météorologiques:

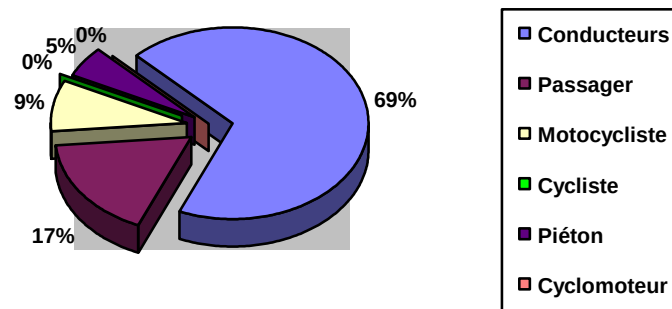
Aucun des accidents mortels de 1999 n'est dû au verglas ou à la neige (en 1998: 2), mais 23 (21) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée mouillée, tandis que les 30 autres (32) sont survenus par temps sec.

Le verglas et la neige incitent normalement à la prudence. Par contre, *les risques de dérapage sur une route mouillée sont largement ignorés par les conducteurs*. Tout comme en 1998 plus des deux cinquièmes des accidents mortels sont survenus sur chaussée mouillée, souvent parce que l'augmentation de la distance de freinage sur un revêtement rendu glissant par la pluie a été sous-estimée et que l'accident est donc survenu sous l'effet d'une vitesse mal adaptée aux conditions météorologiques et à l'état de la route. C'est souligner une nouvelle fois l'importance de la formation complémentaire enseignée au Centre de Formation à Colmar-Berg qui permet de mieux comprendre les risques dus au non-respect de cette règle élémentaire.

1.1.2.7. Quant aux *usagers de la route impliqués* dans les accidents mortels, la ventilation des victimes se présente comme suit:

- 40 (37) conducteurs de véhicules à 4 roues ou plus
- 10 (7) passagers de véhicules à 4 roues ou plus
- 5 (6) motocyclistes
- 0 (1) cyclomotoriste
- 0 (1) cycliste
- 3 (4) piétons

Répartition des accidents mortels de la route par catégories d'usagers



1.1.2.8. Parmi les *causes présumées* des accidents mortels la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs, alors que 32 (27) des 53 accidents mortels de 1999 doivent y être attribués.

Les autres facteurs majeurs ont été l'inattention ou la fatigue avec 9 (13) morts, l'alcool et les drogues avec 9 (6) morts ainsi que le refus de priorité et l'aquaplaning avec respectivement 5 (3) et 5 (0) morts, suivi du dépassement irrégulier avec 3 (2) morts.

1.1.3. La sécurité des piétons

Au cours du premier mois de l'année 2000, 4 personnes ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises. 3 des 4 victimes tuées étaient des piétons.

En 1999 il y a eu "seulement" 3 piétons tués (en 1998: 4) au cours de toute l'année. Malgré les nombreux efforts en matière de construction routière destinés à réduire la vitesse dans les traversées et à apaiser la circulation notamment dans les quartiers résidentiels et les aires commerçantes des agglomérations, les piétons continuent à représenter la catégorie la plus vulnérable des usagers de la route, et trop souvent les piétons sont eux-mêmes responsables de l'accident (en 1999 dans 2 des 3 accidents mortels).

Au cours des 10 dernières années 1748 des 14306 victimes corporelles de la circulation routière étaient des piétons, soit 12,2%. Pour la seule année 1999, 178 des 1346 blessés étaient également des piétons, soit 13,2%.

1.1.4. Le port de la ceinture de sécurité et le dispositif de retenue pour enfants

1.1.4.1. *Taux d'utilisation 1996/1999*

Le taux élevé d'occupants de voiture à ne pas porter la ceinture de sécurité surtout aux places arrière ainsi que l'utilisation défailante des dispositifs de retenue pour enfants constatés lors d'une enquête effectuée fin 1996 avait incité le Ministère des Transports à renforcer les prescriptions applicables en la matière. Les amendements en question du Code de la Route avaient été repris dans un règlement grand-ducal du 10 février 1999 qui est entré en vigueur le 1er janvier 2000.

En 1996 le port de la ceinture de sécurité était déjà obligatoire dans les voitures particulières (à l'avant comme à l'arrière) ainsi que dans les camionnettes. L'enquête avait montré qu'en moyenne 64% des occupants utilisaient le dispositif de protection (ceinture ou siège pour enfants). En ville le taux était de 56%, sur autoroute de 67% et sur les routes de rase campagne de 66%. L'obligation était respectée par 65% des conducteurs, par 63% des passagers avant et seulement par 37% des passagers arrière, les plus importantes lacunes subsistant parmi les enfants et les adolescents avec des taux d'utilisation de respectivement 57 et 50%.

La nouvelle réglementation en vigueur depuis le 1er janvier 2000 a supprimé les demi-places et elle pose le principe qu'à chaque occupant de voiture - adulte ou enfant - doit correspondre une place entière munie d'un dispositif de protection. Le recours obligatoire à un dispositif de retenue homologué a par ailleurs été étendu au transport des enfants de moins de 3 ans.

Il a dès lors paru approprié de vérifier encore une fois les habitudes des Luxembourgeois immédiatement avant la prise d'effet des nouvelles prescriptions grâce à une nouvelle enquête effectuée en décembre 1999 dans les mêmes conditions que celles de 1996. Le résultat a été le suivant (les taux notés en 1996 sont rappelés entre parenthèses).

- taux moyen	73% (64%)
- taux moyen	
• en ville	65% (56%)
• sur autoroute	73% (67%)
• en rase campagne	79% (66%)
- taux moyen	
• pour les conducteurs	73% (65%)
• pour l'ensemble des passagers	71% (59%)
• pour les passagers avant	74% (63%)
• pour les passagers arrière	59% (37%)
- taux moyen	
• dans les voitures privées	78% (70%)
• dans les véhicules de firmes et les camionnettes	40% (42%)
- taux moyen par tranche d'âge	
• 0 - 10	69% (57%)
• 10 - 18	72% (50%)
• 18 - 25	
* conducteurs	81% (69%)
* passagers	70% (61%)
• 25 - 40	
* conducteurs	78% (70%)
* passagers	79% (68%)
• 40 - 60	
* conducteurs	80% (73%)
* passagers	80% (69%)
• 60 et plus	
* conducteurs	85% (79%)
* passagers	82% (72%)

L'évolution des habitudes et les progrès recensés entre 1996 et 1999 en relation avec l'utilisation des dispositifs de retenue donnent donc un résultat encourageant, même si le fait que plus d'un quart des occupants de voitures ne mettent toujours pas la ceinture reste préoccupant. C'est notamment sur les places arrière et en relation avec les enfants et les adolescents que les progrès constatés depuis 1996 sont les plus tangibles. Par contre seulement une minorité des occupants - conducteurs et passagers confondus - des véhicules d'entreprises (= voitures commerciales portant une enseigne et camionnettes) portent la ceinture; en plus le taux d'utilisation noté dans ces véhicules n'a pas du tout évolué depuis 1996.

1.1.4.2. Le port de la ceinture dans les accidents mortels

Quant aux accidents mortels examinés sous l'angle de vue du port de la ceinture de sécurité, la situation n'a malheureusement pas non plus évolué. L'obligation réglementaire de porter la ceinture de sécurité était donnée en 1999 pour 50 des 58 tués de la route. Pour les 8 autres la question ne se posait pas, parce qu'ils ont trouvé la mort par exemple comme piétons ou motocyclistes.

22 des 50 personnes qui ont été tuées dans une situation où elles étaient obligées de porter la ceinture avaient effectivement mis la ceinture, les 28 autres ne l'avaient pas portée. Mises en relation avec un taux d'utilisation de la ceinture moyen de quelque 75%, ces données mènent au constat que le risque d'être tué dans un accident de voiture est de plus de 4 fois plus important, lorsque la ceinture n'est pas portée.

L'information et la sensibilisation en cours sur les nouvelles prescriptions réglementaires ainsi que les contrôles renforcés que la police grand-ducale réservera notamment au cours des prochains mois à cet aspect vital de la sécurité routière sont censés contribuer à améliorer le taux d'utilisation de la ceinture, avec l'espoir d'une réduction du tribut en vies humaines qu'exige chaque année son port défaillant.

1.2. Le permis de conduire et la formation des conducteurs

1.2.1. La gestion administrative des permis de conduire

Le nombre des permis de conduire nouvellement établis (1ère délivrance et extension de la validité d'un permis à une autre catégorie) par le Service des permis de conduire est en constante progression. En 1999, 9.069 nouveaux permis de conduire ont été délivrés contre 8.701 en 1998. Le tableau ci-après donne un aperçu global de l'évolution notée au cours des 6 dernières années tout en fournissant le détail relatif aux différentes catégories.

catégories	1995	1996	1997	1998	1999
A	658	671	709	788	808
A1	/	17	47	42	55
A3	395	325	376	383	413
B	5.152	5.308	6.237	6.445	6642
B+E	/	75	422	360	369
C1	/	/	1	7	5
C1+E	/	/	/	/	/
C	46	51	89	82	101
C+E	451	438	270	295	344
D1	/	/	/	/	/
D1+E	/	/	/	/	/
D	198	249	187	167	183
D+E	/	28	17	12	12
E	31	/	/	/	/
F	148	118	144	120	136
TOTAL	7.079	7.280	8.499	8.701	9.069

L'activité du Service des permis de conduire comporte également le renouvellement des permis de conduire dont la validité est venue à échéance, la transcription ou l'enregistrement des permis de conduire de ressortissants étrangers venus s'établir au Luxembourg, ainsi que le remplacement de permis volés, perdus ou détruits.

La répartition des demandes introduites en 1999, selon qu'elles concernent une première délivrance d'un permis de conduire, une extension à une autre catégorie de permis, un renouvellement de la validité ou encore une transcription d'un permis étranger ou la délivrance d'un duplicata en cas de perte ou de vol se présente comme suit:

catégorie	1ère délivrance	extension	renouvellement	transcription	double	Total
A3	412	1	22	7	28	470
A1	49	6	0	152	0	207
A	3	805	806	318	53	1985
B	6070	572	17.034	994	2.799	27.469
B+E	3	8	5	36	2	54
C1		5	0	0	0	5
C		101	61	33	7	202
C+E		293	23	2	6	324
D1		0	0	0	0	0
D		183	4	1	0	188
D+E		6	0	0	0	6
EB		358	0	0	0	358
EC		51	0	0	0	51
ED		6	0	0	0	6
F	133	3	65	0	8	209
TOTAL	6.670	2.399	18.020	1.543	2.903	31.535

La progression du nombre global des dossiers est de 1.666 dossiers entre 1998 et 1999.

Aux 1.543 permis étrangers transcrits en permis luxembourgeois il convient d'ajouter 1.908 permis enregistrés dont sont titulaires des ressortissants de l'Espace Economique Européen ayant établi leur domicile au Luxembourg et qui selon la directive 91/439/CEE n'ont plus besoin de faire transcrire leur permis de conduire d'origine en permis luxembourgeois. Les données de ces permis sont simplement enregistrées sur base volontaire en vue d'un renouvellement ultérieur ou d'un éventuel remplacement en cas de perte ou de vol.

Le taux de réussite aux épreuves pratiques de l'examen de conduire est passé de 53% en 1998 à 51% en 1999. Le détail se présente comme suit:

âge*	total	total %	admis	recalés	recalés %	absents
- de 18	218	2	142	68	31	8
18-21	6632	52	3792	2694	41	146
21-25	1474	11	690	732	50	52
25-30	1461	11	589	804	55	68
30-35	1323	10	446	835	63	42
35-45	1392	11	424	918	66	50
plus de 45	358	3	125	208	58	25
TOTAL	12858	100	6208	6259	49	391

Au niveau de la conduite accompagnée, force est de constater qu'après un démarrage en douceur, cette formule connaît un succès croissant. Sur les 6.642 demandes en obtention d'un permis de la catégorie B introduites en 1999, 560 visaient la conduite accompagnée ce qui représente un taux de 8,7%.

Le taux de réussite à l'examen pratique se situe à 67% pour la conduite accompagnée, alors que pour le régime normal ce taux est de 51%. Au vu des résultats à l'examen l'on ne peut que se féliciter de l'évolution positive de cette formule qui commence à porter ses fruits.

Une autre initiative prise en matière d'apprentissage préparatoire au permis de conduire mérite d'être mentionnée.

Le projet "Vun der Strooss op d'Strooss" a été mis en route en coordination avec l'Administration de l'Emploi, la Fédération des Maîtres-Instructeurs et la Fédération luxembourgeoise des Entrepreneurs d'Autobus et d'Autocars (FLEAA). L'objectif en a été de permettre une formation accélérée à un groupe de demandeurs d'emploi pour l'obtention d'un permis de conduire de la catégorie D. Au cours de deux sessions, 22 candidats ont présenté une demande, 9 ont réussi, les autres candidats ont échoué ou abandonné en cours de route.

1.2.2. Le contentieux administratif et médical en matière de permis de conduire

1.2.2.1. *La commission spéciale des permis de conduire*

En vue de retirer ou de restreindre le droit de conduire ou d'en refuser l'octroi ou le renouvellement aux titulaires et demandeurs d'un permis qui par leur comportement ont montré ne pas posséder les qualités et aptitudes requises pour conduire, une commission spéciale fonctionne au sein du ministère des Transports qui est appelée à entendre les personnes concernées et à rendre un avis sur les mesures administratives réservées au Ministre.

* les moins de 18 ans sont des candidats à la catégorie F (tracteur agricole) et aux sous-catégories A1 (motocycle léger) et A3 (cyclomoteur) accessibles à partir de l'âge de 16 ans.

La procédure fait par ailleurs intervenir une enquête administrative effectuée par la police grand-ducale et sanctionnée pour un avis du Parquet Général.

L'activité de la Commission spéciale des permis de conduire depuis 1993 est détaillée dans le tableau suivant:

activités de la Commission spéciale des permis de conduire

A N N E E	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
séances	107	114	108	155	169	154	152
personnes convoquées	321	342	324	466	575	598	533
dont stagiaires	167	200	223	188	119	140	120
retraits du permis de conduire	46	37	46	54	98	78	97
dont stagiaires	11	13	15	10	19	14	11
suspensions du droit de conduire	0	1	3	0	0	0	0
refus de délivrance / renouvel.	15	11	10	24	33	18	27
restrictions du droit de conduire	81	68	66	107	138	155	140
restitutions intégrales du permis	5	5	4	10	7	10	17
restitutions partielles du permis	18	35	25	26	25	58	81
prorogations / renouvellements de la période stage (total)	112	108	129	114	71	86	71
6 mois	7	4	1	19	5	7	2
9 mois	2	1	5	8	3	4	0
12 mois	25	29	28	38	27	31	17
15 mois	4	12	20	12	2	5	0
18 mois	25	38	21	10	12	16	15
24 mois	49	24	42	27	22	23	37

Les restitutions partielles sont soit limitées dans le temps afin de pouvoir réévaluer le comportement du titulaire après une ou plusieurs périodes d'essai, soit comportent un droit de conduire limité aux trajets professionnels en vue de donner une nouvelle chance de réinsertion aux personnes concernées.

1.2.2.2 La commission médicale

Le vieillissement de la population et la présence de plus en plus nombreuse de titulaires d'un permis de conduire parmi les tranches d'âge plus avancées donnent une importance croissante à la Commission médicale chargée du suivi des dossiers de permis de conduire concernés. Elément essentiel de la mobilité des gens âgés vivant souvent seuls, la voiture individuelle constitue un instrument vital pour participer pleinement à la vie en société. C'est pourquoi il est important de laisser aux gens âgés leur permis de conduire aussi longtemps que possible à condition de les soumettre à un contrôle médical régulier et de plus en plus rapproché en fonction de l'âge et d'appliquer à leur permis de conduire les restrictions qui s'imposent en fonction de leur état de santé.

L'activité de la commission médicale a connu au cours de 1999 une évolution tout à fait spectaculaire. Le nombre croissant de dossiers qu'elle est amenée à traiter repose principalement sur trois facteurs:

- 1) l'augmentation générale de l'espérance de vie,
- 2) les personnes présentant un handicap physique et qui sont en possession d'un permis de conduire sont entendues et vues par la commission qui statue sur l'état de santé en relation avec le droit de conduire,
- 3) les personnes présentant un handicap physique qui veulent faire un permis de conduire sont examinées par la commission qui propose souvent un aménagement spécial du véhicule à conduire.

Le tableau ci-après fait ressortir la progression soutenue du nombre des dossiers à traiter

activités de la Commission médicale

Statistiques générales	1996	1997	1998	1999
Nombre de séances	84	107	107	131
Nombre de personnes convoquées	397	354	519	699
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	1.935	1.928	2.204	1935

Dossiers soumis à la Commission Médicale				
Nombre total de dossiers	3.390	4.094	4547	4.547
dont première obtention d'un permis	169	184	121	197
extension de catégorie du permis	72	41	48	44
transcription d'un permis	64	37	38	25
renouvellement d'un permis	1.343	1.561	1888	1991
dispense du port de la ceinture de sécurité	53	20	25	26
cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc. ...)	133	178	168	139
signe distinctif " handicapé physique "	25	114	337	461
réexamens périodiques	1.531	1.709	1302	914
restant à traiter (situation au 31 décembre)	865	250	620	750
Dossiers avisés par la Commission Médicale				
notés pour réexamen périodique	1.250	1.379	1470	1329
classés	1.536	1.652	1622	2139
retraits (d'une ou de plusieurs catégories) du permis	148	151	166	164
dont renonciation volontaire de la part du titulaire	50	50	101	108
refus (d'une ou de plusieurs catégories) du permis	33	60	36	36
limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	28	22	48	52
restriction quant à l'usage du permis (p.ex. trajets, particuliers, ...)	22	21	16	26
mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménagement particulier du véhicule	0	0	2	5

Par ailleurs, le contentieux administratif et judiciaire en matière de permis de conduire a également une dimension internationale dont l'importance va grandissante avec l'augmentation de la circulation transfrontalière des échanges internationaux, de la disparition des frontières intra-communautaires ainsi qu'entre l'Est et l'Ouest de l'Europe.

L'accroissement du trafic international en particulier à l'intérieur de l'Union Européenne, fait qu'il arrive de plus en plus fréquemment que des conducteurs soient déchus de leur droit de conduire dans un Etat membre autre que celui où ils ont leur résidence normale.

Pour éviter que ces personnes puissent se soustraire aux effets de la décision de déchéance prise à leur égard par le simple fait de quitter le territoire de l'Etat de l'infraction, un groupe de travail ad hoc "déchéance du droit de conduire" du Comité K4 fonctionnant dans le cadre du troisième pilier communautaire (= justice et affaires intérieures) a été chargé de l'élaboration d'une convention afférente, avec pour objectif de rendre exécutoire dans l'Etat de résidence du contrevenant une déchéance de conduire (administrative ou judiciaire) prononcée à son encontre dans un autre Etat membre de l'U.E. (= Etat de l'infraction).

Les travaux entamés en 1992 ont abouti sous présidence britannique, qui s'était proposée de poursuivre les efforts de la présidence luxembourgeoise. Le 17 juin 1998 l'acte du Conseil de l'U.E. établissant la Convention relative aux décisions de déchéance du droit de conduire a pu être signé par les 15 Etats membres.

La Convention entrera en vigueur 90 jours après que les Etats membres de l'U.E. auront notifié la fin de leurs procédures de ratification nationales au secrétariat général du Conseil.

L'adoption de cette Convention constitue une valeur ajoutée pour la sécurité routière dans l'ensemble de l'Union Européenne par le fait que désormais un non-résident ne pourra plus se soustraire aux effets d'une déchéance du droit de conduire en quittant le territoire de l'Etat qui l'a prononcée.

Sur le plan national, les premières démarches ont été entreprises sous la responsabilité du Ministère de la Justice afin de clarifier les conséquences qu'engendrera la ratification de cette Convention tant sur le plan légal et administratif que sur le plan judiciaire et tant pour les services administratifs gouvernementaux que pour les juridictions et les parquets. La mise en œuvre de cette convention aura comme corollaire bénéfique la possibilité de communiquer les infractions graves commises par des ressortissants étrangers sur les routes luxembourgeoises aux autorités nationales de leur pays de résidence avec comme conséquence que les délinquants et contrevenants étrangers subiront à domicile les mêmes conséquences judiciaires et administratives de leur méfaits commis au Luxembourg que les résidents luxembourgeois auxquels est censé s'appliquer prochainement le système du permis à points.

1.2.3. Les handicapés dans la circulation routière

Par règlement grand-ducal du 14 septembre 1999 deux projets ont pu être mis en route dont les principaux bénéficiaires sont les personnes handicapées. Il s'agit d'une part, d'une nouvelle carte de stationnement pour les personnes handicapées et, d'autre part, de la coopération accrue avec le Centre de Rééducation et de Réadaptation fonctionnelles de Hamm qui dispose dorénavant d'un nouveau véhicule réservé à l'usage de personnes présentant un handicap.

L'ancien signe distinctif particulier handicapé physique a été remplacé par la carte de stationnement pour personnes handicapées en application du règlement grand-ducal du 14 septembre 1999 pris sur base de la Recommandation européenne 98/376/CE du 4 juin 1998.

Les principales caractéristiques de ce règlement sont au nombre de deux:

- 1) en application de la recommandation européenne une nouvelle carte a été créée identique aux 15 Etats membres de l'U.E. avec reconnaissance mutuelle de ces cartes;
- 2) le nouveau règlement a donné une nouvelle définition au terme handicapé.

Cette nouvelle réglementation a connu un accroissement des dossiers avisés par la commission médicale. En effet, en 1999 le nombre de dossiers examinés s'est multiplié par trois par rapport à 1997. Au 31 décembre 1999 un total de 3.630 cartes sont en circulation.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu plus détaillé sur les demandes en relation avec une carte de stationnement pour des personnes handicapées physiquement.

Statistiques générales

	1996	1997	1998	1999
nombre de demandes dont	966	1124	1134	1224
nouvelles demandes	689	736	733	757
en renouvellement	225	319	299	349
duplicata	27	26	44	36
refus	25	43	58	82
convocations au contrôle médical	154	145	154	127

Les travaux préparatoires en vue de la délivrance et de la gestion informatisées des signes distinctifs "handicapé physique" ont débuté au cours du deuxième semestre 1998 en étroite collaboration avec le Centre Informatique de l'Etat et ont été finalisés au cours de l'année 1999. Ce nouveau système permet de rendre plus efficace la gestion des dossiers, notamment par l'expédition automatisée d'un courrier aux titulaires d'un signe distinctif dont la durée de validité va venir à échéance ainsi que par l'établissement de statistiques sur l'évolution en matière de demandes, de délivrance ou de refus d'octroi de signes de l'espèce.

Conscient de l'importance du permis de conduire dans l'intérêt de l'insertion des handicapés dans la vie sociale et professionnelle, le Ministère a élargi sa coopération avec le Centre de Rééducation et de Réadaptation Fonctionnelles de Hamm, après que l'organisme belge CARA n'est plus disposé à assurer la rééducation des handicapés comme conducteurs de véhicule.

Un véhicule spécialement adapté à toute forme de handicap, acquis par le Centre de Rééducation pourra, sur avis motivé de la Commission Médicale, être mis à la disposition des personnes, dont le handicap implique un test pratique avec l'examineur en chef du Ministère des Transports, qui fait également office d'expert de la Commission Médicale.

1.2.4. Le permis à points

Parmi les mesures prévues dans le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999, pour renforcer la lutte contre la délinquance routière figure en position prioritaire l'introduction du permis à points.

Le motif principal à la base du concept tient au souci de disposer d'un moyen mieux approprié pour lutter contre les délinquants routiers récidivistes et pour détecter les conducteurs à risques, qui se caractérisent par la haute fréquence et la gravité des infractions commises en matière de circulation routière.

Il s'agit d'organiser une progressivité appropriée des sanctions, car l'impunité des multi-infractionnistes ne doit pas pouvoir se laisser "acheter" par le paiement de l'avertissement taxé sans autre conséquence sur le plan pénal ou en relation avec le droit de conduire. Le permis à points se présente dans ces conditions comme contribution à la pédagogie de prévention des accidents en responsabilisant le conducteur non seulement sur l'infraction individuelle qu'il risque de commettre, mais également sur son comportement en général face aux exigences de sécurité routière. Le système à mettre en place repose dès lors sur la dissuasion tout en comportant une perspective de réhabilitation pour les délinquants dont le droit de conduire a été ou risque d'être suspendu dans le cadre de l'application du permis à points.

Le projet de loi, dont les travaux préparatoires ont débutés sous l'égide du Gouvernement précédent, est fondé pour l'essentiel sur les expériences réalisées en la matière dans nos pays voisins.

Avant sa finalisation, le Ministre des Transports s'est proposé d'organiser une large consultation des milieux socio-professionnels intéressés par le dossier, sous forme d'un questionnaire soulevant les points majeurs selon lesquels le projet de loi à soumettre à la Chambre des Députés pourrait s'orienter.

L'évaluation de l'enquête précitée se fera au cours du printemps 2000 et sera suivie de l'élaboration définitive des textes légaux dont le dépôt au greffe de la Chambre des Députés est prévu en été. Les débats parlementaires pourront donc utilement avoir lieu avant la fin de l'année en cours de sorte que le système du permis à points serait opérationnel dans les premiers mois de l'an 2001.

1.2.5. Le Centre de formation pour Conducteurs à Colmar-Berg

Le Centre de formation pour conducteurs a fêté le 12 juin 1999 son troisième anniversaire et son vingt-millième client. Depuis son ouverture, il a accueilli 16.814 conducteurs et conductrices en formation complémentaire et 7.197 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 1999 les stages de conduite se sont repartis comme suit:

Catégorie A	592	+ 11%
Catégorie B	5.005	+ 20%
Gendarmerie, police et douane	130	- 28%
Armée	99	- 1%
Volontaires et sociétés	1.316	- 36%
Camions et Bus	294	+ 4%

L'année 1999 a vu la poursuite de l'action pour la sécurité des autobus, autocars et poids lourds, organisée par le Centre de formation en collaboration avec la Chambre de Commerce et le Fonds Social Européen.

294 chauffeurs d'autobus et d'autocars des CFL et des entreprises affiliées à la FLEAA ainsi que des chauffeurs de camions de différentes sociétés ont participé à des stages de conduite en sécurité et de conduite économique.

Comme le veut la tradition, une partie des chauffeurs des sableuses des Ponts et chaussées ont été préparés à leur tâche de déblayage et de sablage.

Les événements les plus marquants de l'année ont été la formation des instructeurs européens de la société "TOYOTA LEXUS Europe", les journées OPEL et SUZUKI, la présentation de la camionnette RENAULT Mascott et de la MERCEDES CL.

Le Centre compte les institutions, sociétés et organismes suivants parmi ses clients:

ARA	ASSURANCE AXA Luxembourg	AUTOMOBILE CLUB
AUTO-ECOLES	ACCUS	BANQUE DE LUXEMBOURG
BILL	BILL	BMW
CALLATAY & WOUTERS	CFL	VOLVO
CITROEN	CITIBANK	COUR DES COMPTES EUROPEENNE
DELPHI	DUPONT DE NEMOURS	EDS
EDITPRESS	GLAESENER-BETZ	WEST-LB
GOODYEAR	GENERAL MOTORS	HITEC
HYPOVEREINSBANK	PHILLIP MORRIS	VP-BANK
IMEDIA	INTERLEASING	KPMG
LEASE-PLAN	MERCEDES	MEDI-LOISIRS
NORDEUTSCHE LANDESBANK	OPEL	PAUL WURTH
P&T	RENAULT	REVUE
RTL	SIEMENS	SNCT-H
SAMU ESCH	PONTS&CHAUSSEES	
TOYOTA	PROTECTION CIVILE	
VW-LOSCH	BEI-EIB	BOFFERDING

Le Centre de Formation a été invité à faire partie d'un groupe d'études constitué par le "Kuratorium für Verkehrssicherheit" en Autriche, la "BAST" en Allemagne et l'Université de Turku en Finlande. Le projet intitulé "DAN" (Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novices Drivers), répertorie et étudie les mesures "post-permis" existant déjà dans plusieurs pays.

En même temps, une étude scientifique a été entamée en collaboration avec le Ministère des Transports et la Fédération des maîtres-instructeurs pour analyser les conséquences et les résultats de la formation pour l'obtention des permis de conduire A et B ainsi que des stages obligatoires "post-permis". Les résultats et les conclusions seront présentés prochainement.

Le règlement grand-ducal du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation poursuit trois objectifs, à savoir:

1. reprendre dans un règlement grand-ducal les dispositions relatives à la formation pratique complémentaire figurant actuellement dans le règlement ministériel précité du 19 juin 1995, notamment pour tenir compte de l'arrêt du 6 mars 1998 de la Cour Constitutionnelle du Grand-Duché de Luxembourg retenant que les termes de l'article 36 de la Constitution s'opposent à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autre autorité que le Grand-Duc et que la fixation des mesures générales d'exécution d'une loi, notamment par voie de règlement ministériel, est dès lors contraire à la Constitution;
2. compléter les modalités de la formation par des éléments nouveaux provenant tant des expériences acquises depuis l'ouverture du Centre de formation de Colmar-Berg que d'informations pertinentes obtenues de la part d'exploitants de centres similaires établis à l'étranger;
3. fixer les conditions auxquelles est soumis l'agrément ministériel du centre de formation ainsi que la procédure selon laquelle cet agrément est délivré.

Une commission d'audit a été nommée conformément à l'article 33 dudit règlement grand-ducal. A la demande de la société d'exploitation des infrastructures de Colmar-Berg, cette commission a procédé aux vérifications requises en vue d'agréer celle-ci comme Centre de Formation aux formes des nouvelles dispositions réglementaires. La procédure d'agrément étant sur le point d'être finalisée le titre d'agrément sera délivré prochainement.

1.2.6. Les certificats de formation des conducteurs de véhicules destinés aux transports de marchandises dangereuses par route

Les conducteurs effectuant des transports de marchandises dangereuses par route doivent être titulaire du certificat de formation prévu par l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Ces certificats sont délivrés par le Ministre des Transports après réussite d'un examen sanctionnant une formation spéciale organisée par la Chambre de Commerce. Ils sont valables pour un terme de cinq ans et peuvent être renouvelés pour des termes consécutifs de cinq ans à condition pour le titulaire d'avoir suivi un cours de recyclage et d'avoir réussi l'examen en question.

Afin d'optimiser les modalités de délivrance des certificats de formation et d'améliorer la gestion du registre des titulaires, le Ministère des Transports, en collaboration avec le Centre Informatique de l'Etat, a commencé au cours du 2ème semestre de 1998 d'étudier les possibilités d'une informatisation des procédures actuellement en place.

Le nouveau système, qui a l'avantage de rendre plus efficaces les opérations de délivrance ainsi que la gestion de ces documents, tout en offrant la possibilité d'établir des statistiques et d'avertir les titulaires en temps utile que leur certificat viendra à échéance, est opérationnel depuis l'été 1999.

1.2.7. La nouvelle législation relative au conseiller à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses

La directive 96/35/CE du Conseil du 3 juin 1996 concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses se place dans le sillage des mesures de prévention des risques inhérents au transport de produits dangereux.

Elle prescrit dans les entreprises concernées la désignation de conseillers à la sécurité jouissant d'une qualification professionnelle adéquate et ayant pour mission de minimiser le risque d'accident par la promotion de toute action contribuant au respect des réglementations applicables au transport de substances dangereuses et à la mise en place de conditions optimales de sécurité.

En vue de la réalisation de cet objectif la directive détermine le rôle et les critères de désignation du conseiller ainsi que les conditions relatives à la formation de celui-ci, tout en délimitant par ailleurs son propre champ d'application. Ces dispositions sont complétées par trois annexes qui ont trait respectivement aux tâches des conseillers, aux matières à enseigner dans le cadre de leur formation ainsi qu'au modèle du certificat sanctionnant cette formation.

Ladite directive a été transposée en droit national par

- la loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses et
- le règlement grand-ducal du 24 décembre 1999 relatif aux fonctions et au certificat de formation du conseiller à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.

La loi du 24 décembre 1999 reprend les dispositions ayant trait au champ d'application, à la mission du conseiller à la sécurité, aux différentes possibilités de désigner celui-ci ainsi qu'aux conditions d'accès à l'exercice de cette activité.

Le règlement grand-ducal du 24 décembre 1999 a pour objet de déterminer les missions et les obligations des conseillers à la sécurité, de régler les critères de la qualification professionnelle de ces conseillers en arrêtant les conditions d'admission à la formation, l'organisation de cette formation, les matières d'examen, la validité et les conditions de la prorogation ou du renouvellement du certificat de formation ainsi que la reconnaissance des certificats délivrés par les autorités compétentes des autres Etats membres de l'Union Européenne. L'organisation des examens destinés à sanctionner la formation des conseillers fait également l'objet dudit règlement grand-ducal. La formation a été confiée à la chambre de commerce; les examens ont lieu sous la responsabilité du Ministère des Transports.

Les textes législatifs précités tiennent par ailleurs déjà compte des éléments de la proposition de directive en discussion sur l'harmonisation des conditions d'examen concernant les conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses.

Un premier cycle de formation avait été organisé par la Chambre de Commerce aux mois de décembre 1999 et de janvier 2000. L'examen sanctionnant cette formation a eu lieu le 7 février 2000 ; deux cycles de formation supplémentaires sont prévus en 2000.

1.3. Les immatriculations, le contrôle technique et les homologations des véhicules routiers

1.3.1. L'évolution des immatriculations

1.3.1.1. *La situation nationale dans le contexte européen*

Selon les indications publiées par l'ACEA, l'Association Européenne des Constructeurs Automobiles, le nombre des voitures particulières nouvellement immatriculées en 1999 a progressé de 4,9 % par rapport à 1998 au sein de l'Union Européenne. Le taux de progression de 12,5 % retenu pour le Luxembourg place notre pays - après la Grèce, l'Irlande, l'Espagne et le Suède - ensemble avec les Pays-Bas au 5e rang. Si les données fournies par la Société Nationale de Contrôle Technique font état d'une augmentation de 14,8 % (cf. Annexe 1.1.) cette différence tient à la composition du parc-véhicules pris en considération, les catégories de véhicules autres que les voitures particulières n'étant pas prises en compte dans les statistiques de l'ACEA.

Le tableau de l'ACEA sur l'évolution des immatriculations neuves se présente comme suit:

pays	1998	1999	%
Autriche	295.865	315.112	+ 6,5 %
Belgique	452.129	489.621	+ 8,3 %
Danemark	162.495	142.343	- 12,4 %
Finlande	125.751	136.324	+ 8,4 %
France	1.943.553	2.148.423	+ 10,5 %
Allemagne	3.735.987	3.787.679	+ 1,4 %
Grèce	180.145	261.711	+ 45,3 %
Irlande	145.702	174.198	+ 19,6 %
Italie	2.378.592	2.349.200	- 1,2 %
Luxembourg	35.928	40.412	+ 12,5 %
Pays-Bas	543.057	611.767	+ 12,7 %
Portugal	248.398	273.224	+ 10,0 %
Espagne	1.192.530	1.408.070	+ 18,1 %
Suède	253.430	295.151	+ 16,5 %
Royaume-Uni	2.247.403	2.197.615	- 2,2 %
UE (Total)	13.940.965	14.630.850	+ 4,9 %
Islande	13.593	15.323	+ 12,7 %
Norvège	117.977	101.114	- 14,3 %
Suisse	296.945	317.909	+ 7,1 %
AELE	428.515	434.346	+ 1,4 %
Europe Ouest	14.369.480	15.065.196	+ 4,8 %

1.3.1.2. *Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg*

Le parc des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg a connu, au cours des quatre dernières années, l'évolution suivante:

(situation au 31 décembre)	1996	1997	1998	1999
voiture particulière	199.823	202.040	205.237	209.116
voiture commerciale	30.415	35.771	42.118	48.716
véhicule utilitaire	6.596	6.319	6.053	5.851
autobus / autocar	945	944	915	984
camionnette	11.899	12.645	13.468	14.457
camion	4.378	4.379	4.565	4.787
tracteur routier	2.103	2.354	2.763	3.319
véhicule spécial	1.766	1.813	1.879	1.952
tracteur agricole	13.119	13.356	13.628	13.916
machine agricole	1.071	1.133	1.203	1.280
autre véhicule automoteur	5.195	5.186	5.258	5.321
cyclomoteur / quadricycle léger	20.185	20.377	20.641	20.943
motocycle	8.716	9.297	9.947	10.819
tricycle / quadricycle	0	0	0	15
remorque (pour marchandises)	12.360	12.926	13.586	14.184
semi-remorque	2.185	2.342	2.499	2.677
autre remorque	3.938	3.946	3.957	3.981
total	324.664	334.828	347.747	362.318

Depuis des années, on ne cesse de constater une croissance continue du parc national des véhicules routiers comme suit:

1995	1,0 %
1996	2,2 %
1997	3,1 %
1998	3,8 %

Alors qu'on croit depuis quelques années déjà avoir atteint une certaine limite de saturation du parc automobile national, celui-ci a en 1999 encore une fois évolué à la hausse, en affichant au 31 décembre 1999 une croissance assez importante de 4,17 % par rapport au 31 décembre 1998. Au rythme de croissance actuel, le parc des véhicules va très probablement franchir pour la première fois le cap des 400.000 unités de véhicules en circulation au courant de l'année 2002.

1.3.1.3. *L'immatriculation des véhicules routiers et la gestion du fichier national des véhicules routiers*

Le nombre des opérations d'immatriculation de base (nouvelles immatriculations, transcriptions, importations) s'élevait en 1999 à 103.585 opérations, contre 95.840 opérations en 1998 et 89.256 opérations en 1997.

A l'image de ce qui a été constaté pour le contrôle technique, la progression de 8,0 % résulte essentiellement de la hausse importante du nombre de véhicules nouvellement immatriculés (+ 14,8 %).

Le nombre des opérations a connu, au cours des trois dernières années, l'évolution suivante:

a) quant à la répartition suivant le département:

	1997		1998		1999	
Centre (Sandweiler)	52.144	58,4 %	56.352	58,8 %	62.672	60,6 %
Sud (Esch)	28.925	32,4 %	30.286	31,6 %	31.760	30,6 %
Nord (Wilwerwiltz)	8.187	9,2 %	9.202	9,6 %	9.153	8,8 %
Total	89.256		95.840		103.585	

b) quant à la répartition suivant le type d'opération:

	1997		1998		1999	
Nouvelles immatriculations	37.446	42,0 %	43.034	44,9 %	47.972	46,3 %
Changement de propriétaire	41.629	46,6 %	41.912	43,7 %	44.073	42,6 %
Importations (véhicules d'occasion)	10.181	11,4 %	10.894	11,4 %	11.540	11,1 %
Total	89.256		95.840		103.585	

Nonobstant la hausse notable de 8,0 % du nombre des opérations d'immatriculation de base en 1999, il est réconfortant de constater que la qualité du service n'a pourtant guère souffert de cette hausse de la charge globale de travail.

Toutefois, les limites de la capacité en ressources humaines ont à nouveau été atteintes en 1999, de sorte qu'il a dû être procédé à un renforcement de l'effectif personnel par deux employés dès le mois de janvier de l'année en cours pour pouvoir assurer une maîtrise satisfaisante du flux des opérations à la suite du festival automobile de l'an 2000.

Alors que les hausses successives du nombre des opérations d'immatriculation et de contrôle technique au cours des cinq dernières années risquent, à court terme, d'amener le système informatisé LUVIS ("Luxembourg Vehicle Information System") au seuil de sa capacité de travail, une étude circonstanciée a été faite dès 1998 en vue du renouvellement du système LUVIS au plan des progiciels et des logiciels. Sur base des conclusions et des recommandations de cette étude, le renouvellement en question a été décidé et les travaux afférents sont en cours depuis le mois de décembre 1998 pour se terminer en principe vers le mois de juillet de l'an 2000.

Lesdits travaux de renouvellement ont également été mis à profit d'une part pour rendre le système LUVIS compatible avec l'an 2000 ("Y2K") et d'autre part, pour revoir à fonds certaines des applications logicielles afin d'en améliorer les fonctions considérées comme insuffisamment performantes et d'y intégrer de nouvelles fonctionnalités. En particulier il est prévu pour l'an 2000 de mettre à profit du système LUVIS et de ses utilisateurs aussi bien internes (SNCT, CIE, administrations publiques, ...) qu'externes (milieu professionnel automobile, assurances, ...) les multiples avantages du réseau INTERNET.

Tous les changements ainsi opérés sur le système LUVIS et sur ses programmes informatiques vont certainement contribuer à faciliter le travail des opérateurs et à améliorer voire perfectionner la qualité du service, notamment moyennant une accélération du déroulement des opérations administratives en relation avec l'immatriculation et le contrôle technique des véhicules.

IMMATRICULATIONS / CONTRÔLE TECHNIQUE

1999

CATÉGORIE de véhicule		Premières immatriculations			Occasions			Importations			Contrôles périodiques			TOTAL	
		présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés
01	Cycle à moteur auxiliaire	414	-----	----	538	-----	----	45	-----	----	-----	-----	----	997	----
02	Motocycle	1.253	54	4,3	1.595	82	5,1	275	36	13,1	5.597	440	7,9	8.720	612
51	Tricycle / Quadricycle	10	6	60,0	1	1	100,0	1	1	100,0	0	1	0,0	12	9
05	Voiture particulière	28.348	808	2,9	31.148	5.759	18,5	7.244	1.781	24,6	114.519	17.980	15,7	181.259	26.328
06	Voiture commerciale	11.370	319	2,8	5.494	705	12,8	1.675	305	18,2	17.557	2.561	14,6	36.096	3.890
07	Véhicule utilitaire	510	20	3,9	702	151	21,5	133	41	30,8	4.925	820	16,7	6.270	1.032
09	Autobus - Autocar	119	32	26,9	27	5	18,5	23	12	52,2	1.840	277	15,1	2.009	326
11	Camionnette	2.469	105	4,3	1.481	368	24,8	413	144	34,9	10.823	2.332	21,5	15.186	2.949
12	Camion	473	111	23,5	344	120	34,9	227	134	59,0	8.432	1.958	23,2	9.476	2.323
21	Tracteur routier (Tr. semi-	625	104	16,6	142	42	29,6	549	127	23,1	5.304	961	18,1	6.620	1.234
29	Véhicule spécial	186	25	13,4	123	22	17,9	76	22	28,9	1.554	201	12,9	1.939	270
31	Tracteur agricole	245	-----	----	540	-----	----	110	-----	----	-----	-----	----	895	----
32	Machine agricole	102	-----	----	31	-----	----	8	-----	----	-----	-----	----	141	----
33	Autre véhicule agricole	12	4	33,3	15	5	33,3	14	10	71,4	229	50	21,8	270	69
34	Remorque [mma ≤ 750 kg]	222	-----	----	105	-----	----	51	-----	----	-----	-----	----	378	----
	Remorque [750 < mma ≤	631	40	6,3	389	46	11,8	33	6	18,2	6.563	370	5,6	7.616	462
	Remorque [mma > 3.500 kg]	329	38	11,6	208	40	19,2	47	17	36,2	2.335	273	11,7	2.919	368
	Semi-remorque	136	28	20,6	129	19	14,7	62	41	66,1	1.910	335	17,5	2.237	423
42	Autre véhicule agricole	345	56	16,2	139	49	35,3	139	56	40,3	4.681	916	19,6	5.304	1.077
50	Autre véhicule agricole	156	33	21,2	136	13	9,6	58	14	24,1	1.340	144	10,7	1.690	204
		74	-----	----	27	-----	----	25	-----	----	-----	-----	----	126	----
Dossiers "Immatriculations" 1999		48.793			43.594			11.198						103.585	
CONTRÔLES TECHNIQUES 1999		46.97220	1.783	3,8	42.073	7.427	17,7	10.969	2.747	25,0	187.609	29.619	15,8	287.623	41.576
CONTRÔLES TECHNIQUES 1998		40.900	1.658	4,1	40.340	7.688	19,1	10.489	2.706	25,8	181.297	31.279	17,3	273.026	43.331
Variation absolue 1998-1999		6.072	125		1.733	-261		480	41		6.312	-1.660		14.597	-1.755
Variation relative 1997-1998		14,8%			4,3%			4,6%			3,5%			5,3%	

Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg

CATEGORIE		Total en circulation	VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
		31/12/99	ventes au Luxembourg			importations			ventes au Luxembourg			importations		
			99/12	99/01-12	98/01-12	99/12	99/01-12	98/01-12	99/12	99/01-12	98/01-12	99/12	99/01-12	98/01-12
05	Voiture particulière	209116	1304	26007	23114	215	2911	2690	2193	31324	30711	621	7236	7062
06	Voiture commerciale	48716	573	10392	8991	68	1166	1133	410	5522	4888	124	1663	1614
07	Véhicule utilitaire	5851	21	444	373	1	69	52	45	708	738	11	132	149
09	Autobus - Autocar	984	5	69	53	4	49	54	2	24	34	4	23	14
11	Camionnette	14457	153	2273	1788	12	200	276	93	1500	1350	32	411	392
12	Camion	4787	15	304	237	1	167	93	22	365	286	16	226	263
21	Tracteur routier	3319	15	310	267	24	317	311	6	148	137	43	549	414
29	Véhicule spécial	1952	9	123	88	1	54	44	6	126	139	7	91	84
31	Tracteur agricole	13916	7	229	252	1	16	18	33	540	482	7	110	112
32	Machine agricole	1280	5	98	74	0	4	2	0	31	29	0	8	13
39	Autre véhicule automoteur	5321	10	173	129	2	61	40	9	120	113	4	65	65
Sous-Total		309699	2117	40422	35366	329	5014	4713	2819	40408	38907	869	10514	10182
01	Cyclomoteur	20938	10	364	294	0	46	44	12	538	534	1	44	46
02	Motocycle	10819	7	969	898	1	286	199	22	1608	1585	4	279	272
51	Tricycle	7	0	1	0	0	4	0	0	1	0	0	1	0
52	Quadricycle	8	0	3	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0
53	Quadricycle léger	5	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0
Sous-Total		31777	17	1337	1192	1	344	243	34	2147	2119	5	325	318
41	Remorque (marchandises)	14184	32	673	642	13	420	326	48	732	616	18	136	204
42	Semi-remorque	2677	1	29	50	27	324	294	7	144	105	11	140	114
59	Autre remorque	3981	6	127	103	8	103	105	2	163	165	5	83	76
Sous-Total		20842	39	829	795	48	847	725	57	1039	886	34	359	394
TOTAL		362318	2173	42588	37353	378	6205	5681	2910	43594	41912	908	11198	10894
Evolution annuelle		4,19%	14,01%			9,22%			4,01%			2,79%		

Annexe 1.3.

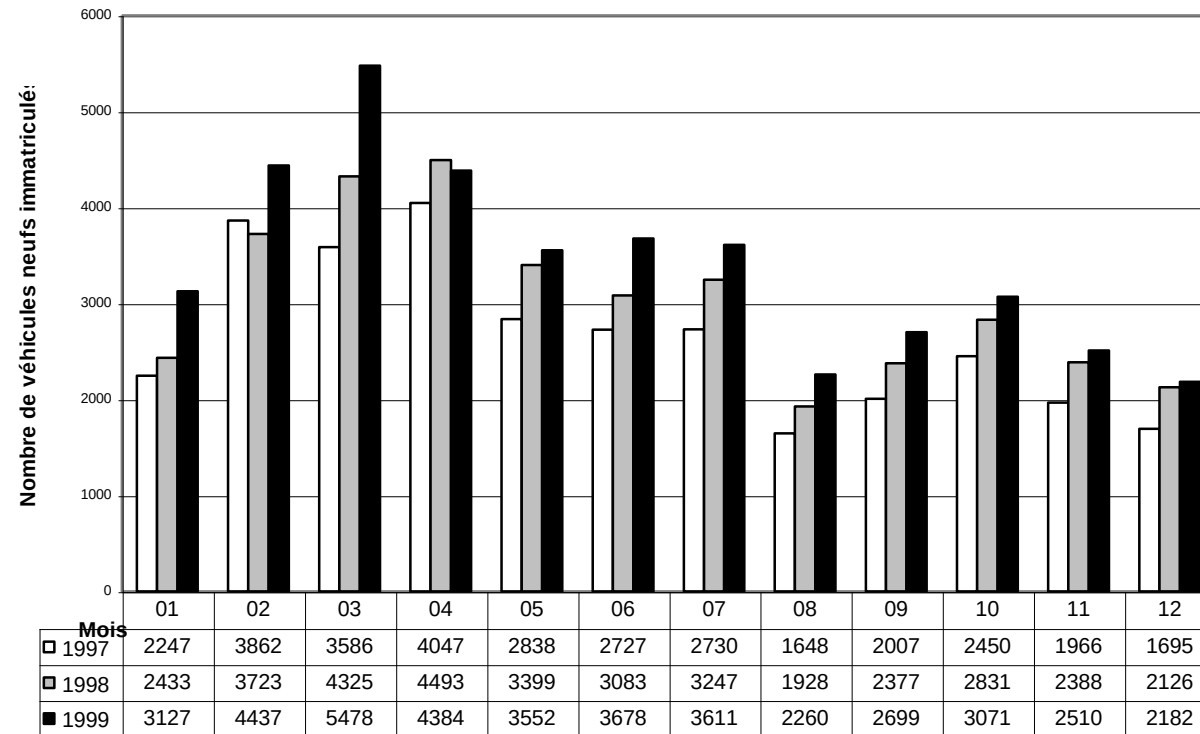
Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg

TABLEAU DE COMPARAISON

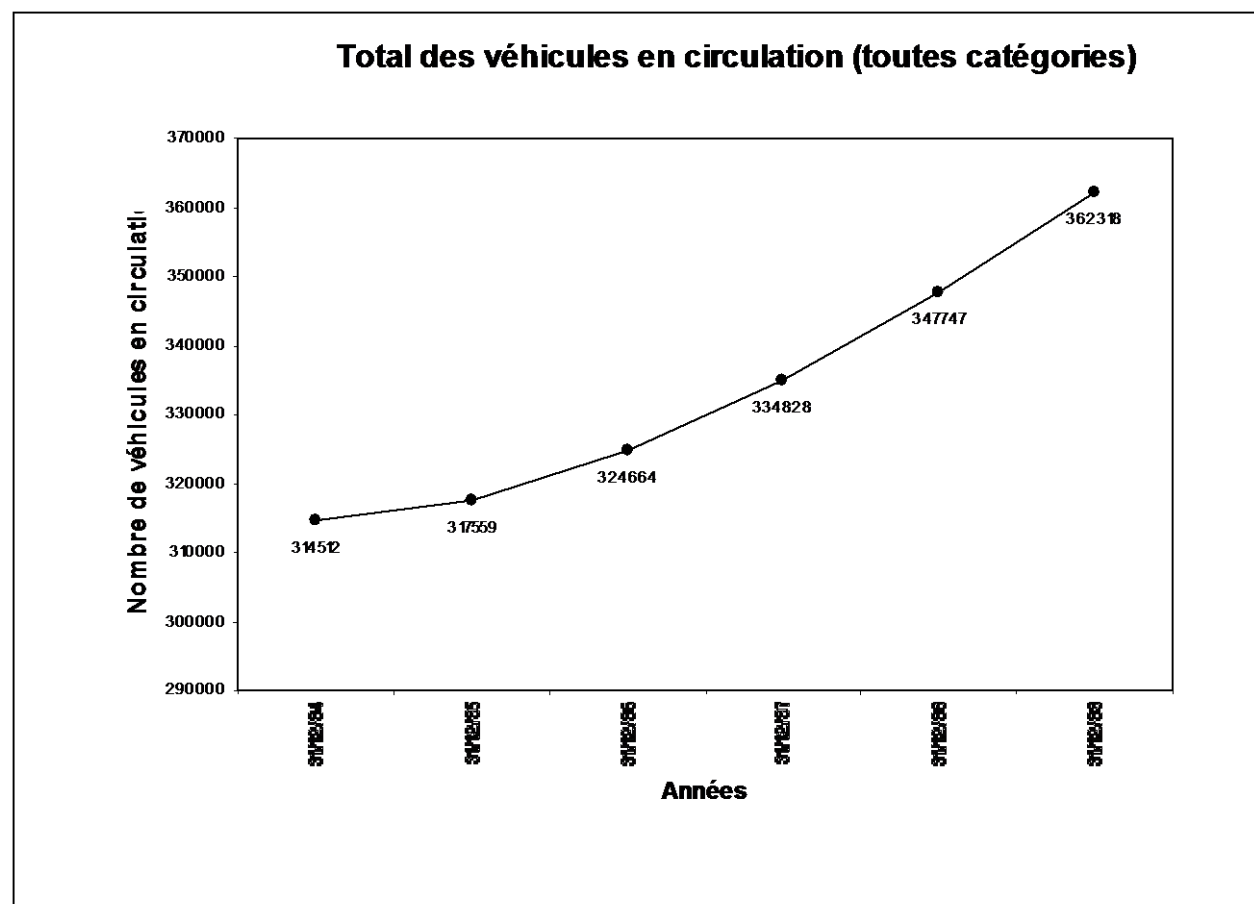
CATEGORIE		Total en circulation	VEHICULES NEUFS		VEHICULES D'OCCASION	
		12-98 / 12-99	ventes au Luxembourg	importations	ventes au Luxembourg	importations
			01-12/98 - 01-12/99	01-12/98 - 01-12/99	01-12/98 - 01-12/99	01-12/98 - 01-12/99
05	Voiture particulière	1,89%	12,52%	8,22%	2,00%	2,46%
06	Voiture commerciale	15,67%	15,58%	2,91%	12,97%	3,04%
07	Véhicule utilitaire	-3,34%	19,03%	32,69%	-4,07%	-11,41%
09	Autobus - Autocar	4,13%	30,19%	-9,26%	-29,41%	64,29%
11	Camionnette	7,34%	27,13%	-27,54%	11,11%	4,85%
12	Camion	4,86%	28,27%	79,57%	27,62%	-14,07%
21	Tracteur routier	20,12%	16,10%	1,93%	8,03%	32,61%
29	Véhicule spécial	3,89%	39,77%	22,73%	-9,35%	8,33%
31	Tracteur agricole	2,11%	-9,13%	-11,11%	12,03%	-1,79%
32	Machine agricole	6,40%	32,43%	100,00%	6,90%	-38,46%
39	Autre véhicule automoteur	1,20%	34,11%	52,50%	6,19%	0,00%
Sous-Total		4,23%	14,30%	6,39%	3,86%	3,26%
01	Cyclomoteur	1,44%	23,81%	4,55%	0,75%	-4,35%
02	Motocycle	8,77%	7,91%	43,72%	1,45%	2,57%
51	Tricycle	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
52	Quadricycle	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
53	Quadricycle léger	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Sous-Total		3,89%	12,16%	41,56%	1,32%	2,20%
41	Remorque (marchandises)	4,40%	4,83%	28,83%	18,83%	-33,33%
42	Semi-remorque	7,12%	-42,00%	10,20%	37,14%	22,81%
59	Autre remorque	0,61%	23,30%	-1,90%	-1,21%	9,21%
Sous-Total		3,99%	4,28%	16,83%	17,27%	-8,88%
TOTAL		4,19%	14,01%	9,22%	4,01%	2,79%

Annexe1.4.

Immatriculation de véhicules neufs (voitures particulières, voitures commerciales, véhicules utilitaires)



Annexe 1.5.



1.3.2. Le contrôle technique

Le Gouvernement s'est engagé à examiner les voies pour alléger les contraintes administratives inhérentes au contrôle technique des véhicules. A cet égard l'opportunité d'une révision des dispositions légales et réglementaires concernant l'espacement des contrôles périodiques et l'organisation de l'inspection technique est en train d'être étudiée. Par ailleurs, les conditions du contrôle à domicile permettant l'inspection par les inspecteurs de la Société Nationale de Contrôle Technique des véhicules neufs et des véhicules d'occasion dans les garages agréés à cet effet ont pu être mises au point en 1999 en concertation avec FEGARLUX et ADAL de sorte que ce contrôle fonctionne depuis le 1er janvier 2000.

Le nombre total des contrôles techniques "toutes catégories" s'élevait en 1999 à 329.199 contrôles, dont 41.576 contrôles complémentaires, contre 316.357 contrôles en 1998, dont 43.331 contrôles complémentaires.

Malgré une chute en 1999 du nombre des contrôles complémentaires, soit du nombre de véhicules rejetés, de l'ordre de 4 %, il y a quand même eu une progression du nombre total de contrôles de 5,3 %, cette hausse étant la conséquence de la hausse importante du nombre de véhicules nouvellement immatriculés (+ 14,8 %).

Le nombre de contrôles effectués a connu, au cours des trois dernières années, l'évolution suivante:

a) quant à la répartition suivant le département:

	1997		1998		1999	
Centre (Sandweiler)	161.173	52,5 %	165.757	52,4 %	180.551	54,8 %
Sud (Esch)	110.503	36,0 %	112.812	35,6 %	110.047	33,5 %
Nord (Wilwerwiltz)	30.943	10,1 %	33.475	10,6 %	33.085	10,0 %
Contrôle à domicile	4.193	1,4 %	4.313	1,4 %	5.516	1,7 %
Total	306.812		316.357		329.199	

b) quant à la répartition suivant le type d'opération:

	1997		1998		1999	
Nouvelles immatriculations	37.772	12,3 %	42.558	13,4 %	48.755	14,9 %
Changement de propriétaire	47.482	15,5 %	48.028	15,2 %	49.500	15,0 %
Importation (véhicules d'occasion)	12.556	4,1 %	13.195	4,2 %	13.716	4,2 %
Contrôles périodiques	209.002	68,1 %	212.576	67,2 %	217.228	65,9 %
Total	306.812		316.357		329.199	

Le taux de rejet a évolué au cours des trois dernières années, suivant le type d'opération, comme suit:

	1997	1998	1999
Nouvelles immatriculations	3,1 %	4,1 %	3,8 %
Changement de propriétaire	18,2 %	19,1 %	17,7 %
Importations (véhicules d'occasion)	25,2 %	25,8 %	25,0 %
Contrôles périodiques	16,8 %	17,3 %	15,8 %
Total	15,5 %	15,9 %	14,5 %

Les défauts graves, sanctionnés par deux perforations et par le rejet concomitant du véhicule concerné se répartissent entre les différents éléments techniques, composants et systèmes comme suit:

Elément	Véhicules légers	Véhicules lourds
Système de freinage	27 %	37 %
Eclairage / Signalisation	11 %	16 %
Direction / Suspension	15 %	10 %
Pneumatiques / Jantes	21 %	16 %
Châssis / Carrosserie	10 %	5 %
Moteur (émission, bruit)	10 %	6 %
Tachygraphe	/	6 %
Autres	6 %	4 %

Il apparaît que la distribution des défauts graves n'a pas fondamentalement changé d'une année à l'autre.

Le taux de fréquentation respectivement la productivité des différents centres d'inspection, soit le nombre de véhicules contrôlés par agent-contrôleur et par jour, a évolué au cours des trois dernières années comme suit:

	1997 Véhicules		1998 Véhicules		1999 Véhicules	
	légers	lourds	légers	lourds	légers	lourds
Centre (Sandweiler)	36,9	11,8	38,6	11,9	37,5	12,9
Sud (Esch)	34,4	12,7	34,1	12,5	34,2	14,5
Nord (Wilwerwiltz)	41,4	7,3	41,3	7,2	41,7	6,9
Contrôle à domicile		8,6		8,0		8,9
Total	36,4	10,9	37,2	10,9	36,8	11,8

Alors qu'une situation idéale consisterait en des taux de fréquentation plus ou moins identiques aux trois centres de contrôle fixes, il apparaît toutefois de l'analyse des chiffres ci-avant que le taux de fréquentation à la station "Nord" reste, du moins en ce qui concerne les véhicules légers, sensiblement supérieur à celui des stations "Centre" et "Sud". Alors que le rayon de convocation de la station "Nord" ne saurait pour le moment être réduit davantage (sinon à condition d'obliger les habitants de la région de Diekirch de présenter leur véhicules à la station "Centre"), il faudra attendre la finalisation des travaux d'extension de la station "Nord" avant de voir la situation à cette station s'améliorer et s'aligner sur celle des deux autres sites.

Suite à la cession de la station "Nord" par l'Etat à la SNCT-H en 1997, la SNCT et la SNCT-H ont finalisé en 1999 le dossier relatif à l'extension de cette station. La commande "clef sur porte" ayant été attribuée au mois de septembre 1999 et toutes les autorisations étant maintenant disponibles, les travaux d'extension devront pouvoir démarrer très prochainement. La durée prévue pour ces travaux a été évaluée à 12 mois.

Au vu du reflux fréquent sur les pistes d'accès de la station "Sud", des travaux de réaménagement de l'aire d'attente devant l'entrée du hall de contrôle ont été entrepris pour faciliter les manœuvres d'encolonnement des véhicules et pour agrandir la surface de réception des véhicules en-dehors de la voie publique. Les travaux ont pu être finalisés dans un temps record à la fin de 1999 de sorte que la station "Sud" a pu offrir un meilleur accueil à ses clients dès avant le début du festival de l'automobile 2000.

Le contrôle technique à domicile a été étendu, à partir du 1er janvier 2000, aux véhicules légers (voitures à personnes, voitures commerciales, véhicules utilitaires, camionnettes) pour ce qui est des inspections avant la première immatriculation ou en relation avec la transcription du véhicule au nom d'un autre propriétaire. Il devra en résulter à court terme une réduction de la congestion actuelle aux trois stations de contrôle.

Par ailleurs, on peut s'attendre à voir diminuer les délais d'attente à la station "Centre" dès l'ouverture continue de celle-ci, prévisiblement à partir du mois de mai 2000, pendant 10 heures d'affilé par jour.

Tout en respectant sa politique traditionnelle, la SNCT a maintenu également en 1999 son dialogue avec les organismes et groupements professionnels directement concernés par ses activités: FEGARLUX, ADAL, Confédération du Commerce, Groupement des Transporteurs, Sociétés de Leasing, Automobile Club, ACA, etc Ce dialogue permanent entre la SNCT et le milieu “externe” permet en effet à la SNCT de recevoir des informations “feed-back” qui lui sont très utiles et qui lui permettent de revoir de façon continue ses procédures, en vue de les adapter pour le mieux aux besoins de sa clientèle tant professionnelle que privée.

Dans ce but précis, la SNCT a fait effectuer en 1999 une enquête sur le degré de satisfaction des visiteurs des stations de contrôle. Il s’en est révélé que sur un échantillon de 1.005 personnes, 20 % se sont déclarées très satisfaites, 42 % sont satisfaites, 12 % ne sont pas entièrement satisfaites, 5 % ne sont pas satisfaites et 8 % considèrent les services comme très insuffisants, 14 % ne s’étant pas prononcées.

Ensemble avec le personnel le Conseil d'administration et la direction de la société d'exploitation entendent relever le défi pour améliorer dans les mois à venir la qualité du service et l'accueil du client en vue de rehausser l'image de marque de la société dans l'opinion publique et de porter le taux de satisfaction de la clientèle à un taux approchant les 85%.

1.3.3. Le règlement du problème des résidents belges immatriculant leurs véhicules au Luxembourg

En principe, la loi belge interdit aux résidents belges de conduire en Belgique des véhicules immatriculés dans un autre pays. Ceci pose notamment problème aux salariés belges d'entreprises luxembourgeoises qui bénéficient d'une voiture de service.

A la demande des Premiers Ministres de Belgique et du Luxembourg du 16 septembre 1999, deux délégations gouvernementales se sont rencontrées en date du 20 septembre 1999 à Bruxelles pour examiner la mise en oeuvre de l'arrangement politique intervenu au sujet de l'utilisation en Belgique par des résidents belges de véhicules immatriculés au Luxembourg.

Ces deux délégations étaient composées de représentants des Ministères des Transports, des Ministères des Affaires Etrangères et des Ministères des Finances.

Les pourparlers ont abouti à un compromis qui consiste à ne pas considérer dans ce contexte comme usage abusif:

- l'utilisation par un étudiant luxembourgeois inscrit dans un établissement scolaire belge d'un véhicule muni de plaques minéralogiques luxembourgeoises;
- l'utilisation par un résident belge d'un véhicule mis à la disposition de celui-ci par son employeur luxembourgeois et immatriculé au Luxembourg; cette utilisation comprend les trajets effectués dans l'exercice du travail, y compris le trajet entre le domicile et le lieu de travail. Par ailleurs, l'utilisation à des fins privées n'est pas critiquée dès lors qu'elle a un caractère accessoire et occasionnel par rapport à l'usage professionnel et qu'elle est prévue par le contrat de travail.

En vue de la mise en oeuvre des règles ci-avant,

- les étudiants ont été invités à se munir de leur carte d'étudiant établie par leur établissement scolaire;

- les autres personnes concernées ont été invitées à se munir d'un certificat établi par leurs employeurs, attestant la mise à disposition du véhicule dans le cadre de leur contrat de travail, et visé par l'organisme de sécurité sociale luxembourgeois de leur affiliation.

1.3.4. Les homologations automobiles

Avec un total de 4.336 certificats délivrés, l'année 1999 a été marquée par une régression de l'ordre de - 19,5 % par rapport au nombre total des réceptions établies au cours de l'exercice 1998. Malgré ce recul, l'année 1999 se clôturera avec les meilleurs résultats réalisés depuis l'établissement de la première réception automobile luxembourgeoise en 1982.

53 % des certificats établis se rapportaient à des homologations initiales, 36 % à des extensions et 11 % à des pages révisées d'homologations délivrées antérieurement.

Le nombre des constructeurs qui ont fait confiance aux prestations luxembourgeoises a diminué légèrement de 199 en 1998 à 171 en 1999.

Parmi ces constructeurs figurent toutes les marques renommées de la construction automobile mondiale. 58 % des titres furent délivrés à des constructeurs européens, 32 % à des constructeurs d'Extrême-Orient et 10 % à des constructeurs américains.

Quant à la perspective d'avenir, une compétition accrue combinée à l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale, les fusions des grands constructeurs automobile, les efforts sur le plan international en vue d'une harmonisation des exigences techniques uniformes pour les véhicules à roues et non en dernier lieu l'adhésion de la Communauté Européenne à l'Accord '58 révisé en date du 24 mars 1998 vont être à l'origine d'un prochain déclin du marché d'homologation qui va s'intensifier à partir de l'an 2001.

Par règlement grand-ducal du 26 novembre 1999, 9 Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles ou forestiers à roues ont été transposées en droit national luxembourgeois. En juillet 1999, la transposition de 14 Directives de réception supplémentaires a été entamée par la voie d'un autre règlement grand-ducal qui a été promulgué le 21 février 2000, de sorte que le retard accumulé pour la transposition de certaines directives, dû surtout à des délais de transposition irréalistes, a pu être rattrapé dans ce domaine.

1.4. L'activité législative et administrative en matière de circulation routière

1.4.1. Le travail législatif et réglementaire

1.4.1.1. *Règlement grand-ducal du 10 février 1999 modifiant le Code de la route*

Le règlement grand-ducal du 10 février 1999 qui est entré en vigueur le 1er mars 1999 a modifié le Code de la Route à différents égards. Les amendements en question poursuivent les objectifs suivants:

Un premier volet a porté sur l'alignement des définitions et dispositions techniques du Code de la Route à la terminologie, aux définitions et aux prescriptions des directives communautaires en matière de réception et de contrôle technique automobiles. Il convient en effet de disposer que de façon générale tout véhicule homologué suivant les critères techniques des directives communautaires en matière de réception est considéré conforme aux normes réglementaires luxembourgeoises et peut dès lors être mis en circulation au Luxembourg. Par ailleurs, à la suite de l'entrée en vigueur de la directive 92/61/CEE la classification des deux roues à moteur et leurs définitions prévues à l'article 2 du Code de la Route ont dû être adaptées.

Conformément au droit communautaire le cycle à moteur auxiliaire s'appellera désormais cyclomoteur, et sa vitesse maximale sera réduite de 50 km/h à 45 km/h. Les engins qui ont été mis en circulation avant le 1er mars 1999 pourront être maintenus en circulation même si par construction leur vitesse maximale atteint 50 km/h. Leurs conducteurs devront cependant respecter la limitation de la vitesse de 45 km/h.

Parallèlement la dénomination des motocoupés, engins à trois ou à quatre roues assimilés selon le cas aux cyclomoteurs ou aux motocycles, est remplacée par les termes communautaires: "quadricycles" et "tricycles" (masse à vide ne dépassant pas 400 kg) et "quadricycles légers" (masse à vide ne dépassant pas 350 kg et vitesse par construction inférieure ou égale à 45 km/h).

A noter que la conduite des quadricycles légers requiert la catégorie A3 du permis de conduire et la conduite des tricycles et des autres quadricycles la catégorie B.

Enfin, le troisième feu-stop qui n'a jusqu'à présent été que toléré, sera désormais formellement autorisé, à condition d'être de couleur rouge ou orange et d'être placé conformément aux exigences techniques du Règlement (ECE) 48.

Toujours sur le plan des dispositions techniques différents changements ont été introduits pour les poids lourds et les autobus. Ainsi la définition du véhicule frigorifique, les poids et dimensions et les valeurs limites des émissions des véhicules ont été adaptés aux exigences des directives communautaires.

Par ailleurs les camions, tracteurs de semi-remorques ainsi que les remorques et semi-remorques d'un poids total maximum autorisé supérieur à 3.500 kg doivent désormais être munis à leur face-arrière de plaques d'identification réfléchissantes conformes aux prescriptions du Règlement (ECE) N°70. La présence des plaques d'identification arrière est obligatoire pour les véhicules mis en circulation pour la première fois au Luxembourg à partir du 1er mars 1999. Elle est facultative pour les véhicules mis en circulation antérieurement.

Un troisième aspect à relever concerne les injonctions que les forces de l'ordre sont habilitées à donner aux usagers de la route. D'une part, les agents des douanes ont eu à cet égard les mêmes prérogatives que la gendarmerie et la police; l'exercice de ces prérogatives est pourtant limité aux missions comportant des contrôles routiers. D'autre part, les injonctions données au moyen de panneaux d'éclairage fixés sur le toit des véhicules d'intervention des forces de l'ordre auront dorénavant la même valeur contraignante pour l'usager de la route que les injonctions manuelles que le Code de la Route prévoit depuis de nombreuses années.

Enfin un quatrième volet important concerne le transport d'enfants dans les véhicules.

Pour voyager dans une voiture particulière ou dans un véhicule utilitaire l'obligation pour les enfants d'être attachés au moyen d'un dispositif de sécurité réglementaire (ceinture de sécurité ou siège pour enfants homologué) s'appliquera conformément aux règles suivantes:

- Les enfants de moins de 3 ans ne peuvent plus être transportés autrement que placés dans un dispositif de retenue homologué sur base du Règlement (ECE) 44 et adapté à leur taille. Cette règle vaut aussi bien pour les places avant que pour les places arrière.
- Les enfants de 3 à 11 ans peuvent prendre place à l'avant, à condition d'être assis dans un siège homologué adapté à leur taille. A l'arrière ils doivent soit être assis dans un tel siège, soit porter la ceinture de sécurité.
- Si la taille de l'enfant dépasse 150 cm, l'enfant peut prendre place à l'avant sans obligation d'être assis dans un siège spécial. Qu'il soit assis à l'avant ou à l'arrière il doit tout comme un adulte porter la ceinture.
- Il est rappelé que les sièges pour enfants tournés vers l'arrière ne doivent pas être installés sur les sièges munis d'un air-bag frontal.

Dans les anciens modèles de véhicules qui ne sont pas munis de ceintures, les enfants de moins de 12 ans ne sont pas autorisés à prendre place à l'avant, si des places sont disponibles à l'arrière.

Alors que la ceinture de sécurité servant à protéger une personne adulte ou à fixer un siège pour enfants est toujours conçue pour une place entière, les demi-places figurant sur les cartes grises de certains modèles de voiture sont supprimées. Les cartes grises seront corrigées sans frais lors du prochain contrôle technique.

Afin de permettre notamment aux Communes et aux établissements d'encadrement de jeunes (foyers du jour, crèches,...) d'adapter leur charroi aux nouvelles exigences réglementaires, la prise d'effets des nouvelles prescriptions relatives au transport d'enfants a été reportée au 1er janvier 2000.

Parallèlement le catalogue des avertissements taxés a été adapté aux dispositions nouvellement introduites dans le Code de la Route.

Cette actualisation a été mise à profit pour introduire la possibilité pour les forces de l'ordre d'accepter les cartes de crédits et le paiement électronique en matière de perception des avertissements taxés.

1.4.1.2. Un nouveau projet de modification du Code de la route

En 1999 la Commission de circulation de l'Etat a finalisé un certain nombre d'amendements à la réglementation routière.

Ces amendements sont repris dans un projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la route qui entre en vigueur au 1er mai 2000.

Les modifications portent essentiellement sur les points suivants:

- certaines des définitions reprises à l'article 2 du Code de la Route;
- les dispositions relatives aux poids et dimensions;
- les critères d'équipement des deux-roues à moteur;
- la mise hors circulation temporaire de véhicules soumis à l'immatriculation;
- les modalités relatives à la délivrance et à la validité du permis de conduire;
- la signalisation routière;

- diverses règles relatives à la circulation routière proprement dite;
- les règles de circulation applicables sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, y compris la base réglementaire pour le fonctionnement du projet CITA;
- l'alignement des règles nationales aux exigences communautaires en matière de signe distinctif national;
- divers amendements ponctuels.

1.4.2. Les modalités de la circulation des cycles et de la réglementation afférente

Dans le contexte de dossiers ponctuels soumis à la Commission de circulation de l'Etat (sur la signalisation directionnelle des pistes cyclables, ..) et d'une législation en évolution (la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables, ..) est apparue la nécessité de redéfinir d'une façon générale la place du cycle dans la circulation routière. Cette idée est par ailleurs reprise dans le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999.

Le dossier a été mis en chantier au courant de 1999 au sein du groupe de travail de la Commission de circulation de l'Etat et porte sur les points suivants:

- définition des termes piste cyclable et voie cyclable,
- réglementation de la circulation des cycles, notamment dans les couloirs réservés aux autobus, dans les intersections (priorités, signalisation et marquages au sol), du transport de personnes dans une remorque ou sur un cycle secondaire attelé à un cycle, de l'aménagement technique des vélos et de leurs remorques
- aménagement des pistes et des voies cyclables et
- signalisation routière spécifique aux cycles.

Des propositions de modification du Code de la route afférentes sont en voie d'être finalisées.

1.4.3. Le travail consultatif de la Commission de circulation de l'Etat

La Commission de circulation de l'Etat donne son avis sur chaque projet de loi ou de règlement grand-ducal ayant trait à la circulation routière. Pour la plupart de ces projets c'est elle-même qui se charge de la préparation de ces textes.

1.4.3.1. *Les avis du Comité de signalisation*

Le Comité de signalisation, groupe de travail institué au sein de la Commission de circulation de l'Etat, a finalisé en 1999 une quarantaine d'avis portant sur des dossiers qui lui sont soumis pour avis, soit par les ministres compétents, soit par les autorités communales territorialement compétentes.

Ces dossiers concernent :

- l'apaisement du trafic dans les traversées d'agglomérations et la priorité à droite dans lesdites traversées,
- l'arrêt et le stationnement aux arrêts d'autobus à proximité des écoles,
- la sécurité de la circulation sur l'axe routier Kopstal - Mersch (CR 101 et 102),
- des zones à 30 km/h à Dudelange (Boujel-Burange), Bridel, Kopstal, Steinsel et Luxembourg (Dummeldenger Bierg),
- l'aménagement de passages pour piétons,
- l'aménagement d'arrêts d'autobus et
- la mise en place de miroirs routiers.

Le tableau ci-joint reprend le détail de ces avis.

cs/avis/99/020	Dudelange (Boujel-Burange) : zone à 30 km/h
cs/avis/99/021	Lintgen (N7) : arrêt d'autobus
cs/avis/99/023	Junglinster : feux lumineux et passage pour piétons
cs/avis/99/032	Bridel / Kopstal : zones à 30 km/h
cs/avis/99/035	Hesperange (N3) : arrêt d'autobus
cs/avis/98/049	Saeul (N12) : apaisement du trafic dans les traversées d'agglomérations
cs/avis/99/067	INRR : projet "Verkehrssicherheit in der Gemeinde"
cs/avis/99/076	Assel (N2) : îlots médians à la hauteur de deux passages pour piétons
cs/avis/99/080	Osweiler (CR139) : miroir routier
cs/avis/99/081	Larochette (N14) : miroir routier
cs/avis/99/087	Cimetière militaire allemand (CR234B) : miroir routier
cs/avis/99/088	Altwies (N16) : miroir routier
cs/avis/99/089	Eisenborn (CR124) : miroir routier
cs/avis/99/093	Roost (CR115) : arrêts d'autobus
cs/avis/99/095	Steinsel : zone à 30 km/h n°10
cs/avis/99/097	Roeser : circulation dans la rue de l'Alzette
cs/avis/99/100	Surré (CR315) : miroir routier
cs/avis/99/102	CR 101 Kopstal - Mersch : sécurité routière
cs/avis/99/105	Heisdorf (CR124) : arrêt d'autobus et feux lumineux
cs/avis/99/106	Hëttermillen (N10) : passage pour piétons
cs/avis/99/109	Esch/Alzette (N31) : feux lumineux et passage p. piétons
cs/avis/99/113	Fennange (N13) : miroirs routiers
cs/avis/99/114	Itzig (CR226) : miroir routier
cs/avis/99/121	Autoroute A1 : signalisation chantier Route du Nord
cs/let/99/123	Lignes de rive discontinues
cs/avis/99/131	Bettembourg (N31) : miroir routier
cs/avis/99/132	Rameldange (CR126A) : miroir routier
cs/avis/99/133	Arrêt et stationnement aux arrêts d'autobus aux abords des écoles
cs/avis/99/134	Hobscheid (CR106) : miroir routier
cs/avis/99/135	Bertrange (CR181) : miroir routier
cs/avis/99/136	Marnach (N18) : miroir routier
cs/avis/99/138	Pétange : circulation et stationnement aux abords des écoles
cs/avis/99/139	Insertion du marquage routier dans les règlts. de circulation communaux
cs/avis/99/140	Rodershausen (N10) : panneaux à fibres optiques clignotants
cs/avis/99/181	Priorité à droite dans les traversées d'agglomérations
cs/avis/99/201	Luxembourg (Dummeldenger Bierg) : extension de la zone à 30km/h
cs/avis/99/202	Lintgen (N7) : arrêt d'autobus

1.4.3.2. Les avis concernant les règlements de circulation communaux

Conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté ministériel du 1er octobre 1998 sur l'organisation de la Commission de circulation de l'Etat, la Commission a avisé les règlements de circulation édictés par les autorités communales, tant en ce qui concerne les règlements définitifs que les règlements temporaires.

1.4.4. Les autorisations dans le domaine de la circulation routière

1.4.4.1. *Les transports exceptionnels*

Les transports exceptionnels par le réseau routier national sont tout comme en 1998 en augmentation en ce qui concerne leur nombre, leurs dimensions et leurs poids. Une explication pour l'augmentation du nombre des transports exceptionnels tient sans doute à la situation géographique du Luxembourg au milieu de l'Europe et des entreprises établies au Luxembourg qui sont spécialisées dans la production d'objets surdimensionnés destinés à l'exportation.

La préparation appropriée de ces transports exceptionnels et la détermination des conditions requises pour les exécuter en toute sécurité requièrent l'aide des Ponts et Chaussées, des forces de l'ordre ainsi que des CFL. En 1999, le Ministère des Transports a demandé auprès des Ponts et Chaussées non moins de 320 avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 138 escortes de la part de la Brigade Volante de la Gendarmerie Grand-Ducale ont été nécessaires pour assurer la sécurité lors de ces transports.

En 1999, 1.460 autorisations ont été établies contre 1440 délivrées en 1998.

1.4.4.2. *Les plaques rouges*

Conformément aux prescriptions de l'article 65 du Code de la Route, le Ministère des Transports a établi 36 autorisations pour des plaques rouges pour les besoins des garagistes au cours de l'année 1999. Il a cependant dû refuser 18 autres demandes ne répondant pas aux critères réglementaires.

Depuis 1995, le Ministère des Transports est en pourparlers avec les autorités allemandes en vue d'aboutir à la reconnaissance réciproque des plaques rouges. Des divergences d'interprétation entre services administratifs allemands sur les règles de droit international applicables au dossier sous examen avaient considérablement freiné ces pourparlers. La relance du dossier en 1999 par le Ministère des Transports a permis d'avancer vers une solution, puisqu'en février 2000 les autorités allemandes l'ont informé de leur disposition d'arriver à court terme à un accord.

1.4.4.3. *Les compétitions sportives sur les voies publiques*

En exécution des dispositions de l'article 143 du Code de la Route, le Ministère des Transports a en 1999 établi 149 autorisations pour des courses cyclistes sur les voies publiques, y compris les cyclo-cross pendant la saison hivernale. Il a en outre autorisé les compétitions suivantes:

- 11 courses automobiles,
- 6 triatlons et duatlons
- 25 courses à pied.

2. Les Transports Publics

2.1. Les transports de voyageurs par route

2.1.1. L'organisation et le fonctionnement du RGTR

Le Régime Général des Transports Routiers (RGTR) regroupe tous les exploitants des transports publics régionaux par route du Grand-Duché. Institué en 1978, le RGTR est issu du Régime des services de transport autorisés de l'Etat et de celui de la Compagnie Routière Luxembourgeoise (CRL).

En date du 31 mai 1988, les conditions du RGTR avaient été prolongées pour une période de 10 ans.

Suite à un audit mené auprès de plusieurs opérateurs privés sur les critères de rémunération du système, ayant nécessité une prolongation provisoire des conditions d'exploitation, ainsi qu'après des négociations menées avec les exploitants des lignes publiques d'autobus nationales, un nouveau contrat de service public a pu être signé le 27 août 1999 entre les 24 entreprises de transport concernées et le Ministère des Transports. La nouvelle autorisation d'exploitation y afférente a pris effet au 1er septembre 1999 pour une nouvelle période de 10 ans ; les lignes d'autobus du RGTR sont ainsi assurées pour cette même période.

L'autorisation émise par le Ministère des Transports aux exploitants du RGTR est complétée par un contrat de service public. Ce contrat traite les aspects suivants:

- champ d'application
- modalités d'organisation des services de transport public
- tarification et rémunération
- exigences relatives au personnel de conduite
- exigences relatives au matériel roulant.

Cette nouvelle durée de 10 ans permet aux exploitants d'investir plus fortement encore dans le renouvellement du matériel roulant. C'est particulièrement sur ce sujet qu'insistent les nouveaux contrats et un cahier des charges spécial y relatif, qui indiquent des conditions d'équipement précises pour les autobus à mettre en service.

Il est vrai que le matériel roulant doit répondre de plus en plus aux exigences d'un moyen de transport de grande qualité. Grâce à des autobus à planchers surbaissés, équipés de sièges de grand confort, d'un système de climatisation et d'indicateurs de direction alpha-numériques bien visibles, ainsi que, du point de vue de la sécurité, des systèmes de freinage A.B.S. et "retarder", le niveau de qualité atteint est plus que satisfaisant.

Fin 1999, l'âge moyen des autobus mis en service au RGTR était inférieur à 4 ans.

A côté de ce cahier des charges des autobus, le nouveau contrat traite également de la rémunération des services prestés.

Des critères nouveaux plus équitables ont été établis, permettant de distinguer plus clairement les différents facteurs qui composent le prix de revient des prestations effectuées, ils comportent

- les frais variables;
- les frais fixes;
- les frais de conduite;
- les frais de gestion et indemnité de gestion.

2.1.2. La gestion du RGTR

Au niveau de la gestion du réseau du RGTR, le programme informatique des horaires, dénommé OMNIPLAN, a définitivement été installé, de sorte que l'indicateur officiel des horaires des lignes d'autobus a pu paraître sous sa nouvelle forme en mai 1999.

A côté de la réorganisation interne prémentionnée, des améliorations ont également été apportées à l'offre de transport public existante. Les modifications les plus importantes sont reprises dans le relevé ci-après :

- Nouvelle ligne 125 Itzig – Luxembourg – Oberanven remplaçant les deux lignes 124 et 165 et circulant toutes les 30 minutes.
- Prolongation de la ligne 230 (A.V.L. 1) jusqu'à la rue de Mamer à Bertrange et nouvelle cadence portée à 15 minutes.
- Réorganisation de la ligne 100 Diekirch – Larochette – Luxembourg avec introduction d'un horaire cadencé circulant toutes les heures.
- Réorganisation de la ligne 240 Clemency – Luxembourg avec introduction d'un horaire cadencé circulant toutes les heures et des services scolaires directs à destination du Limpertsberg et du campus Geesseknaepchen.
- Réorganisation de la ligne 555 Heinerscheid – Diekirch – Ettelbruck avec introduction d'un horaire cadencé circulant toutes les heures.
- Nouvelle ligne 177 Remich – Erpeldange – Mondorf – Luxembourg assurant une relation directe entre Luxembourg/Ville et les localités d'Ellange, Erpeldange et Remich/Haut et circulant toutes les deux heures.
- Nouvelle ligne 113 Mensdorf – Junglinster remplaçant la ligne 137 et circulant toutes les heures avec correspondances aux lignes 100, 112 et 120 à Junglinster/Gare.
- Déviation de toutes les courses de la ligne 198 Fentange – Luxembourg via le Plateau de Howald.
- Déviation de toutes les courses de la ligne 227 Garnich – Dippach/Gare via Bettange-sur-Mess.
- L'horaire cadencé de la ligne 248 Eischen – Luxembourg a été complété aux heures de midi.
- Ajout de 6 courses supplémentaires sur la ligne 540 Ettelbruck – Welscheid.
- Nouvelle ligne 206 Leudelage – Geesseknaepchen assurant un service direct entre Schleienhaff/Leudelage et le campus Geesseknaepchen.
- Les lignes 126 et 166 ont été réorganisées pour assurer une desserte directe des deux établissements scolaires Limpertsberg et Geesseknaepchen.
- Nouvelle ligne 101 Ettelbruck – Heffingen – Limpertsberg assurant le transport scolaire entre Heffingen/Larochette et Diekirch/Ettelbruck et entre Heffingen/Bourglinster et Limpertsberg.

- Desserte des localités de Limpach et Pissange par toutes les courses de la ligne 312 Reckange – Esch.
- Aménagement d'un arrêt pour autobus sur la route de Thionville à la hauteur du Lycée Technique de Bonnevoie permettant ainsi la desserte directe par toutes les lignes en provenance de du sud-est du pays.
- Les lignes 763 Luxembourg-Bettembourg-Dudelange, 765 Dudelange-Trefilarbed, 794 Keispelt-Esch/Alzette-Differdange, et 798 Filsdorf-Bettembourg-Differdange desservant les usines sidérurgiques du bassin minier ont été supprimées.

Certaines de ces modifications, et notamment celles comportant l'installation de nouveaux services, ont été accompagnées de campagnes d'information locales ou régionales.

Des actions publicitaires ont été initiées à l'aide de dépliants et d'affiches-horaires e.a. avec les Communes suivantes: Niederaanven, Hesperange, Heinerscheid, Bertrange, Diekirch, Medernach, Ermsdorf, Larochette, Junglinster, Heffingen, Lorentzweiler, Betzdorf, Remich, Bous, Leudelage, Garnich, Hobscheid, Clemency, Mamer.

Compte tenu des efforts du Ministère des Transports d'adapter et d'améliorer l'offre de transport public conformément aux exigences d'une clientèle de plus en plus nombreuse, le tableau joint reprend les données statistiques relatives aux prestations kilométriques et aux coûts d'exploitation des trois dernières années:

	Km prestés/an	Coût annuel (LUF)
1997	17.942.710 km	1.392.042.371.-
1998	18.814.330 km	1.470.735.595.-
1999	20.139.564 km (+7,04%)	1.597.811.000.- (+8,64%)

2.1.3. Les tarifs

Au niveau de la tarification nationale uniforme, un certain nombre d'actions publicitaires ont été déclenchées en vue de favoriser l'utilisation de l'abonnement mensuel réseau appelé "OEKO-PASS".

En accord avec les institutions bancaires importantes du Luxembourg, une convention a été signée au mois d'août 1999, offrant aux titulaires jeunes de cartes de crédit bancaires l'inscription de l'abonnement JUMBO sur le verso de ces cartes.

A la même occasion, les modalités de confection des cartes JUMBO ont été améliorées en faveur des demandeurs, grâce à un équipement plus performant, réparti sur 4 lieux d'émission (2 jusqu'ici) au Grand-Duché.

A noter qu'en 1999, 32.400 cartes JUMBO ont été en circulation.

2.2. Les transports dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés

2.2.1. Les critères de base - la base légale

- Par le vote de la loi du 16 août 1968 portant création d'un Centre de Logopédie et de services audiométriques et orthophoniques (création d'un établissement d'enseignement logopédique en faveur "des enfants sourds, durs d'oreille et atteints de troubles de la parole"), l'Etat luxembourgeois a précisé ses responsabilités envers ceux des enfants dans notre société qui, de par leurs particularités sensorielles, caractérielles ou mentales, se trouvent dans l'impossibilité de suivre l'enseignement normal.
- Par le vote de la loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée, l'Etat luxembourgeois a créé la base légale permettant l'institution de centres d'éducation différenciée, appelés à garantir à ceux des enfants de notre société qui ne sont pas à même de suivre l'enseignement normal, une instruction particulière, adaptée à leur état.
- Conformément à l'article 8 de la loi précitée, l'organisation des transports en la matière incombe à l'Etat qui en a chargé son Ministre des Transports.

2.2.2. La mission du Ministère des Transports et les charges financières

1. Répartition des charges financières résultant desdits transports, à l'époque de la création du Centre de Logopédie (1968) :

2/3 à charge du Ministère des Transports,
1/3 à charge du Ministère de l'Education Nationale.
2. A partir du vote de la loi du 14 mars 1973 (création d'instituts d'éducation différenciée), les communes et associations concernées étaient tenues de supporter l'intégralité des charges financières résultant desdits transports.
3. Ce n'est qu'à partir de 1976 que l'Etat est revenu sur cette décision en mettant à charge du Ministère des Transports également le financement de ces transports qui se chiffraient à l'époque à 8 Mio de francs.

Depuis lors, de nombreux nouveaux centres œuvrant dans l'intérêt des élèves nécessitant un enseignement particulier, ont vu le jour.

Ces nouveaux centres ont été progressivement intégrés dans les transports spécifiques, entraînant ainsi la création de lignes de ramassage supplémentaires et se traduisant dans leur finalité par un accroissement constant des crédits budgétaires.

Au courant de la 2^{ième} moitié de l'exercice 1999, le Ministère des Transports a accentué la nature des prestations fournies qui basent sur les critères arrêtés lors de la réorganisation desdits transports, entamée en 1992.

- Ainsi de nouveaux centres spécialisés (e.a. centres de jour) ont-ils été intégrés dans les transports spécialisés.
- Dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles préscolaire et primaire) la desserte dans l'intérêt des élèves de l'éducation différenciée a été accentuée.
- Au vu du nombre croissant des élèves admis au transport, la desserte d'écoles professionnelles et de Lycées (Centre Universitaire y englobé), dans l'intérêt des élèves handicapés physiques, a été adaptée aux besoins réels.
- Tout comme pendant les exercices révolus, les séjours d'observation de courte durée, qui s'étendent en règle générale d'une à trois semaines, ont connu une nette augmentation.
- Depuis septembre 1999, le Ministère des Transports a voué un soin particulier à l'amélioration de la qualité des transports organisés à des fins culturelles, sportives et éducatives dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés.
- Il n'est finalement pas inutile de souligner que toutes les demandes présentées dans le cadre de l'insertion ou de la réinsertion d'handicapés physiques dans la vie professionnelle, ont pu être satisfaites.

En guise de conclusion les points suivants peuvent être retenus:

- Tous les grands Centres spécialisés bénéficient depuis peu d'une desserte individuelle, ce qui a eu pour effet de raccourcir sensiblement la durée des courses.
- Le Ministère des Transports veille à ce que la durée des diverses courses ne dépasse pas les 45 minutes. Toutefois, un dépassement d'une dizaine de minutes est admis dans des situations exceptionnelles (p.ex. : domiciles isolés d'élèves).
- S'y ajoutent quelques rares courses dont la durée est supérieure à 55 minutes. Il s'agit notamment de transports ayant comme point de départ des localités situées au nord du pays et ayant comme destination soit la Ville de Luxembourg, soit le sud du pays.
- Le matériel roulant en service est constamment sous surveillance du Ministère des Transports. Tous les transports, sont effectués au moyen de matériel roulant adapté, répondant aux critères imposés du point de vue sécurité et confort et se traduisant notamment par

- a) du point de vue modalités de transport
- ◆ par la possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes à l'intérieur des minibus (9 places) ;
 - ◆ par la possibilité d'intégration et de fixation de 6 chaises roulantes à l'intérieur des bus (30 places) ;
 - ◆ par la possibilité d'intégration et de fixation de 10 chaises roulantes à l'intérieur des bus (40 places) ;
 - ◆ par la possibilité d'intégration et de fixation de 14 chaises roulantes à l'intérieur des bus (plus de 40 places).
- b) du point de vue accès à la mise en service de bus à accès facile présentant
- ◆ par une large portière,
 - ◆ par un niveau de plancher ne comportant qu'une seule marche,
 - ◆ par des sièges ou travées à dossier haut,
 - ◆ par des ceintures de sécurité ventrales,
 - ◆ par une ouverture entre le siège et le dossier aux fins de fixation de ceintures de sécurité spéciales autres que celles du type ventral,
 - ◆ par des rampes d'accès (type Teleskoprampe),
 - ◆ par des glissières (rails) montées à l'intérieur du matériel roulant (type Alu-Schiene) et des brides (type " Springfoot-Klammer ") permettant d'assurer une fixation des chaises roulantes qui répond aux normes de sécurité imposées.

Le Grand-Duché a de la façon été le précurseur des recommandations ultérieures en la matière de l'UE. Il en est de même pour les 17 entreprises intervenant dans le cadre sous examen, dont le matériel roulant en service répond à des exigences de haut standard du point de vue qualité et technique.

Annexe 2.1. Extension progressive de lignes

Année	Nombre de courses journalières
1991-1992	66 (avant la réorganisation)
1992-1993	88 (1 ^{ère} phase de la réorganisation)
1993-1994	98
1994-1995	122
1995-1996	130
1996-1997	148
1997-1998	161
1998-1999	191
1999-2000	202 a) dont diverses courses ne fonctionnent qu'une ou deux fois par semaine b) dont diverses courses concernent l'insertion ou la réinsertion d'handicapés physiques dans la vie professionnelle. c) dont diverses courses fonctionnent dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire)

Annexe 2.2. Dessertes vers les principaux centres ou foyers spécialisés

	Avant la réorganisation	En 93/94	En 94/95	En 95/96	En 96/97	En 97/98	En 98/99	En 99/2000
IMC Kräizbiert Dudelange	6	10	13	16	18	18	21	23
Centre de Logopédie + IMC Val Saint André	19	32 (23 Logo.) (9 IMC)	32	34 (24) (10)	33 (24) (9)	32 (24) (8)	38 (27) (11)	41 (26) (15)
Centre Médico Pédagogique Mondorf	1	2	3	4	6	8	6	Fermé
Centre d'Education différenciée Esch / Differdange	2	3	6	7	8	8	9	10
Centre d'intégration Cessange	/	/	/	1	1	1	2	3
A.P.E.M.H. Bettange/Mess/Nossbiert	4	6	12	12	15	15	18	17
Ligue HMC Cap	2	5	6	6	6	7	9	9
Centre d'Orthopédagogie Walferdange	5	6	9	9	9	9	10	10
Centre Propédeutique Warken	6	8	9	9	9	9	9	10
Institut pour Déficients Visuels	/	1	2	2	3	4	5	4
Logopédie Esch / Alzette	/	/	1	1	1	1	/	Fermé
Centre Coopérations Gruberbiert - Wiltz	/	1	2	2	3	3	3	3
Centre d'Observation Strassen	/	1	2	2	2	2	2	3
Institut pour Enfants Autistiques	/	3	3	3	6	6	6	7
Fondation Kannerschlass Sanem	/	2	2	2	2	1	2	2

Annexe 2.3. Clientèle transportée

a)	Nombre des élèves transportés <u>journellement</u>	+/- 1.300 unités
b)	Séjours d'observation de courte durée <u>par an</u>	+/- 1.000 unités
c)	Changements d'adresse <u>définitifs</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>intégral</u> des trajets arrêtés en début d'année scolaire	+/- 200 unités par an
d)	Changements d'adresse <u>temporaires</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>partiel</u> des trajets journaliers existants	+/- 400 unités par an

Annexe 2.4. Evolution des crédits budgétaires votés après la réorganisation (1992)

Exercice	Millions
1992 (p. mémoire) (avant la réorganisation)	73,4
1993	120
1994	151,25
1995	155
1996	180
1997	200
1998	237
1999	250
2000	333

2.3. Le projet BTB

2.3.1. La gestion du projet

Au printemps 1996, le Ministère des Transports avait mis en place ensemble avec la Ville de Luxembourg plusieurs groupes de travail chargés d'assurer le suivi du projet Bus Tram Bunn (BTB). Il s'agissait

- du comité d'accompagnement regroupant une quarantaine de délégués représentant l'entourage politique et socio-économique du projet;
- du groupe " Planification et Réalisation " en charge des questions techniques;
- du groupe " Organisation et Financement " en charge de la structure organisationnelle et des questions financières;
- du groupe " Promotion des Transports Publics " en charge de la communication et de l'information;
- du groupe de pilotage assurant la coordination des différents volets à l'étude.

2.3.2. La planification et la réalisation

2.3.2.1. *Les tracés des lignes*

Le groupe de travail “ Planification et Réalisation ” (PIR) avait achevé au printemps 1998 la réalisation des études de tracés des lignes nouvelles. Les études avaient débouché sur la proposition d’un réseau de 17 km de lignes de tramway, dont 10 km sur voirie.

Les lignes en question sont essentiellement conçues de manière à relier les lignes ferroviaires Bettembourg-Luxembourg, Pétange-Luxembourg et Mersch-Luxembourg sans rupture de charge à la Ville-Haute et au plateau de Kirchberg. Des antennes supplémentaires sont prévues pour connecter le Limpertsberg et la zone Geesseknäppchen/P+R Bouillon au réseau. La création de vingt-cinq arrêts sur le territoire de la capitale et de dix arrêts nouveaux sur le réseau ferroviaire existant fait partie du concept BTB. Le tram régional aurait ainsi remplacé le trafic ferroviaire local par trains classiques sur les axes Luxembourg-Diekirch, Luxembourg-Bettembourg-Esch/Alzette-Pétange-Athus et Luxembourg-Dippach-Pétange-Longwy ainsi que sur les antennes Bettembourg-Dudelange, Noertzange-Rumelange et Esch/Alzette-Audun-le-Tiche.

Face aux objections émises par certains riverains du Limpertsberg, le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg ont décidé au printemps 1999 de compléter les études de tracés par l’examen de certaines questions détaillées relatives au projet de tram régional dans ce quartier. Cette étude complémentaire sera achevée au cours du premier semestre 2000.

2.3.2.2. *L'exploitation et les flux de trafic*

Au cours de l’année 1998, le groupe de travail PIR avait lancé et accompagné une étude portant sur les conditions d’exploitation du tram régional, sur les coûts d’exploitation du transport public avec et sans mise en œuvre du projet BTB ainsi que sur les conditions de circulation à certains carrefours de la capitale en cas de réalisation du tram.

Ce volet terminé et présenté, la Ville de Luxembourg a demandé une étude complémentaire sur les conditions de circulation du tram régional portant sur l’ensemble du parcours se situant entre la Place de la Gare et le Square André (Limpertsberg). Cette étude, lancée en novembre 1998 par le Ministère des Transports ensemble avec la Ville, porte également sur l’analyse des conditions d’exploitation en cas de perturbation du trafic normal.

En mai 1999, l’étude a été élargie à une situation future, sans réalisation du tram régional. Cette situation future, baptisée variante “ 0⁺ ” dans le cadre de l’étude socio-économique (voir chapitre 2.2.4.) sert de scénario de référence pour permettre une évaluation de l’utilité du projet BTB face aux problèmes de mobilité croissants rencontrés à Luxembourg-ville et notamment dans son agglomération.

Le dernier volet de l’étude dépend de la définition de la variante 0⁺ qui est élaborée dans le contexte de l’étude socio-économique. La réalisation n’a donc pu être entamée au cours de l’année 1999.

2.3.2.3. *L'étude socio-économique*

En automne 1998, le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg avaient décidé de lancer une étude portant sur l’utilité socio-économique du projet BTB. L’objectif de cette étude est de mettre en relation les aspects positifs du projet d’un côté et ses coûts et désavantages de l’autre.

Le groupe de travail “Organisation et Financement ” a été chargé du suivi de cette étude. Il a défini fin 1998 un cahier des charges précis définissant la tâche à confier au consultant. Au mois de juillet 1999, après un appel d’offres au niveau européen, le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg ont mandaté le bureau d’études Ernst Basler und Partner de la réalisation de l’étude en question.

Les travaux effectués par le consultant en 1999 ont essentiellement porté sur les volets suivants:

- Analyse des études précédentes et définition des objectifs à prendre en compte dans l’évaluation
- Analyse de l’offre existante et de l’offre prévue dans le cadre du projet BTB
- Préparation des calculs de prévisions de trafic sur base de l’évolution des données structurelles.

L’étude socio-économique constitue le premier cas d’application du modèle de trafic que le Ministère des Transports gère ensemble avec la Ville de Luxembourg (voir chapitre 2.3.1.). Le modèle sert dans ce contexte à procéder à un calcul estimatif des flux de trafic pour les différents scénarios futurs à considérer. L’étude porte sur trois scénarios différents caractérisés par des hypothèses d’évolution démographique et économique. Pour chacun des scénarios elle compare le projet BTB à une situation de référence appelée variante 0⁺.

La variante 0⁺ est basée sur l’actuel réseau de transports en commun amélioré qualitativement par certaines mesures servant à faire face à la croissance de la demande escomptée jusqu’à l’année de référence prise en considération (2020).

Les résultats finaux de l’étude socio-économique sont attendus pour mai 2000.

2.3.4. Les perspectives du projet BTB

Le gouvernement qui a pris ses fonctions en août 1999 adopte une position réservée par rapport à la mise en œuvre du projet BTB. Conformément du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 il entend faire dépendre son choix sur l’organisation future des transports publics

- du résultat des études actuellement encore en cours
- de l'accord des autorités communales territorialement concernées.

La Ville de Luxembourg, la plus directement touchée par les projets de lignes nouvelles destinées à la circulation d'un tram régional, a entretemps considéré comme inacceptable la construction de l'épine dorsale du projet le long de l'axe Gare-Centre-Kirchberg.

Les réflexions futures devront donc vraisemblablement s'orienter davantage vers des projets de desserte ferroviaire de certaines destinations périphériques comme l'Aéroport de Luxembourg, ou le plateau de Kirchberg. Les études en cours devront montrer l'utilité de tels projets en l'absence d'une liaison par le centre de la capitale.

3. Les Chemins de Fer

3.1. L'évolution de l'environnement ferroviaire

3.1.1. La loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation (transposition en droit luxembourgeois de l'article 10 de la directive 91/440/CEE et des directives 95/18/CE, ainsi que 95/19/CE)

Par sa communication du 25 janvier 1990 sur une politique ferroviaire commune la Commission Européenne avait repris l'initiative en préparant politiquement le terrain en vue de l'adoption, le 29 juillet 1991, de la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires. Cette directive fait figure de texte de référence pour un nouveau lancement de la politique ferroviaire de l'Union Européenne, fondée sur les règles de base des Traités de Rome.

Pour importante qu'elle puisse paraître dans le contexte sous examen, la directive 91/440/CEE n'en restait pas moins une première étape certes essentielle, parce qu'arrétant les principes suivant lesquels la future politique commune doit évoluer, mais ne suffisant pas pour poser l'intégralité des balises légales qui permettront au marché commun du chemin de fer de s'établir. Aussi était-il nécessaire de faire suivre l'adoption de cette directive par de nouvelles propositions réglant l'accès au marché des entreprises ferroviaires établies ou venant s'établir dans l'Union Européenne et déterminant les conditions assurant à ces entreprises le libre accès à l'infrastructure ferroviaire. Ces objectifs ont été réalisés par deux autres directives, la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires et la directive 95/19/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure.

Il est évident que les deux directives de 1995 ne constituent à leur tour qu'une nouvelle étape intermédiaire sur la voie souhaitée par la Commission Européenne vers un marché ferroviaire intégralement libéralisé et suffisamment harmonisé pour répondre aux objectifs que les traités de base réservent aux transports par rail. L'objectif en est d'accorder aux entreprises ferroviaires le libre accès, à conditions égales, à un marché commun évoluant sur une infrastructure ouverte sans discrimination à toutes les entreprises ferroviaires établies au sein de l'Union Européenne et remplissant les critères légaux et techniques pour ce faire.

La loi du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation respecte la distinction faite par le droit communautaire à transposer qui comporte une première directive, la directive 95/18/CE, pour régler l'accès à la profession et une seconde directive, la directive 95/19/CE, pour déterminer les conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire suivant des règles nationales conformes à des principes harmonisés sur le plan communautaire.

Elle comporte les dispositions essentielles sur les conditions d'établissement et de validité des licences, d'une part, et sur le mode de répartition des sillons et les modalités de mise en compte des redevances d'utilisation, d'autre part.

Au vu de la technicité de la matière et par analogie de l'approche retenue en particulier dans le domaine des transports routiers, les modalités d'exécution des principes légaux en projet sont déléguées à des règlements grand-ducaux.

3.1.2. Le paquet ferroviaire adopté au Conseil Transports des 9 et 10 décembre 1999

Sur base des propositions de la Commission Européenne de concevoir une nouvelle phase de libéralisation par le biais de la modification des directives de 1991 et 1995, le Conseil Transports qui s'est tenu le 6 octobre 1999 à Luxembourg a défini un compromis politique qui a permis l'adoption du "paquet ferroviaire" lors du Conseil des 9 et 10 décembre 1999.

Le compromis de Luxembourg du 6 octobre 1999 a prévu

- le projet de définir un réseau transeuropéen des grandes lignes ferroviaires de fret susceptibles de bénéficier d'un accès libre au profit des entreprises ferroviaires établies dans l'U.E.;
- des règles de fonctionnement communes d'un système tarifaire pour les redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- l'amélioration de l'interopérabilité (= suppression des barrières techniques à la circulation transfrontalière des trains) et un programme de suppression des goulets d'étranglement du réseau;
- les structures de gestion et de surveillance du réseau garantissant un accès équitable et non discriminatoire à l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Sur base de ce compromis il a été possible de préparer utilement l'adoption du paquet ferroviaire lors du Conseil des 9 et 10 décembre 1999.

Ce paquet ferroviaire qui sera formalisé sous forme de plusieurs directives et résolutions du Conseil "Transports" comporte les aspects majeurs suivants:

3.1.2.1. *L'ouverture des réseaux ferrés pour le trafic marchandises*

Une 1ère conclusion consiste à accorder pour compte de toutes les entreprises ferroviaires établies au sein de l'U.E. un accès équitable et non discriminatoire au réseau transeuropéen du fret ferroviaire (RTE FF) qui se compose

- des axes majeurs du chemin de fer en Europe;
- ainsi que des lignes d'apport nécessaires (tronçons initiaux et terminaux) permettant de prolonger les trajets effectués sur le RTE FF jusqu'à 20 % au-delà du réseau défini et au moins jusqu'à 50 km en vue d'atteindre les triages, les ports et les autres lieux de chargement et de déchargement des trains.

En pratique, le fret ferroviaire s'en trouve libéralisé au sein de l'Union Européenne.

Une dérogation a été accordée à cet égard à la Belgique et au Luxembourg

- lors de la 1^{ère} année d'application de la directive (prévisiblement 2002) ces pays sont obligés d'accorder la libéralisation sur des trajets de lignes d'accès jusqu'à 20 km au-delà du RTE FF (la clause des 20 % ne s'appliquant pas);
- pour la 2^e année (prévisionnellement 2003) cette distance est portée à 40 km (non-application de la clause des 20 %).

3.1.2.2. *Les structures destinées à garantir l'accès équitable et non discriminatoire*

La directive exige désormais des entreprises ferroviaires qui sont en même temps gestionnaires de l'infrastructure, une comptabilité

- comportant des comptes PP et bilans séparés pour les 2 types d'activités;
- suffisamment transparente pour garantir qu'il n'y ait pas de subventions croisées entre ces activités surtout en ce qui concerne les aides publiques touchées dans l'un ou l'autre des deux domaines.

A moins de procéder à une séparation institutionnelle, il faudra créer un organisme de régulation indépendant chargé notamment

- de l'attribution des licences aux entreprises ferroviaires;
- de l'attribution des sillons de circulation;
- de la fixation des barèmes tarifaires en matière de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Le Luxembourg n'a pas besoin de ce régulateur indépendant jusqu'après le 31 août 2004 au motif de la taille exigüe du pays et des problèmes afférents d'une petite administration.

Même s'il n'est pas énoncé formellement dans le texte, l'objectif d'une séparation institutionnelle des activités de transport et de la gestion de l'infrastructure ferroviaire est visé en vue de confier les deux missions à deux entités juridiquement et organiquement indépendantes. Le Parlement Européen qui devra encore approuver le paquet ferroviaire adopté par le Conseil s'est déjà prononcé dans ce sens.

3.1.2.3. *L'harmonisation des redevances pour utiliser l'infrastructure ferroviaire*

Le principe de ces redevances est prévu tant dans la loi du 10 mai 1995 sur la gestion de l'infrastructure ferroviaire que dans celle du 11 juin 1999 sur l'accès et l'utilisation de cette infrastructure. Les dispositions légales en question sont dorénavant déjà conformes aux nouvelles exigences communautaires.

La redevance d'utilisation retenue est fondée sur la mise en compte des coûts marginaux.

Le coût marginal pourra être augmenté - si le marché le permet - en sorte à couvrir l'intégralité des frais d'infrastructure.

D'un autre côté en vue de drainer davantage de trafic sur des lignes insuffisamment utilisées, le coût marginal pourra également être réduit sous certaines conditions.

3.1.2.4. *La suppression des goulets d'étranglement*

En vue de services de transport performants, le RTE FF doit comporter la capacité suffisante pour véhiculer le trafic destiné à l'utiliser.

Avec l'objectif d'une suppression rapide des goulets d'étranglement de ce réseau, Conseil et Commission sont d'accord pour augmenter les fonds budgétaires de l'U.E. disponibles pour soutenir les projets nationaux de suppression de ces goulets.

3.1.2.5. *L'entrée en vigueur des règles nouvelles*

La mise au point des textes définitifs ainsi que la procédure de conciliation avec le Parlement Européen ne permettront pas une adoption formelle des directives avant la fin de l'année à venir (fin 2000). Le délai de mise en vigueur imposé aux Etats membres est de 2 ans.

Le paquet ferroviaire pourra dès lors prendre prévisiblement effet fin 2002.

3.1.3. Le projet de règlement grand-ducal portant exécution de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

Le projet de règlement grand-ducal portant exécution de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 préfigure le concept communautaire d'harmonisation des normes techniques à appliquer de façon générale aux transports par chemin de fer.

En vue de déterminer les critères d'harmonisation des techniques d'interconnexion et d'interopérabilité des parties des réseaux nationaux devant permettre une circulation sûre et sans rupture des trains à grande vitesse sur l'ensemble des infrastructures ferroviaires européennes spécialement construites ou aménagées à cette fin, la directive distingue entre

- les lignes spécialement construites pour des vitesses égales ou supérieures à 250 km/h,
- les lignes spécialement aménagées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h et
- les lignes à caractère spécifique en raison d'éventuelles contraintes dont la vitesse est adaptée cas par cas.

Elle établit plus particulièrement les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire la construction, l'aménagement et l'exploitation d'un tel réseau transeuropéen et elle tend à assurer une cohérence globale des systèmes utilisés, tout en tenant compte d'éventuelles caractéristiques spécifiques de certains réseaux soumis à des contraintes topographiques ou urbaines.

Dans cet ordre d'idées le système ferroviaire est subdivisé en huit "sous-systèmes" de nature structurelle ou fonctionnelle qui doivent satisfaire à des exigences essentielles par ailleurs prescrites ou énoncées par la directive.

Même si, hormis la perspective d'une prolongation jusqu'à Luxembourg de la desserte à assurer par le futur TGV-Est Européen, le Grand-Duché n'est pas directement concerné par les questions d'interopérabilité que soulève le fonctionnement d'un réseau transeuropéen de la grande vitesse, la directive sous examen présente néanmoins maints intérêts pour notre pays.

Il convient d'abord d'assurer que la ligne de chemin de fer entre la frontière française et la Gare de Luxembourg réponde aux exigences de conformité technique développées sur base de la directive 96/48/CE.

Par ailleurs, la création au Luxembourg d'un savoir technique dans le domaine de l'interopérabilité ferroviaire pourra être à l'origine d'une nouvelle activité de service analogue à celle de l'homologation automobile.

Enfin, la généralisation des principes retenus dans la directive 96/48/CE à l'ensemble des transports ferroviaires requerra de la part des CFL et d'autres opérateurs ferroviaires qui, le cas échéant, se seront d'ici-là établis au Luxembourg, l'obligation de se conformer aux exigences communautaires développées dans l'intérêt de l'harmonisation technique dans le domaine du chemin de fer. Le savoir technique dont question ci-avant pourra répondre aux besoins en question.

Dans son avis motivé adressé le 27 janvier 2000 au titre de l'article 249, troisième alinéa du Traité instituant la Communauté Européenne et au titre de l'article 226 du Traité pour non-communication des mesures nationales d'exécution, la Commission Européenne a critiqué la non-transposition de cette directive.

Suite à une première intervention de la Commission Européenne en la matière datée au 18 janvier 1999, le Gouvernement luxembourgeois avait informé la Commission que le projet de règlement grand-ducal portant exécution de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse élaboré par le Ministère des Transports, se trouvait à l'époque soumis aux avis des chambres professionnelles pour ensuite être présenté à l'approbation du Gouvernement avant de prendre l'avis du Conseil d'Etat et de solliciter l'approbation de la Commission de Travail de la Chambre des Députés.

Entretemps le projet de règlement grand-ducal en question a été soumis à l'avis du Conseil d'Etat en date du 23 mars 1999 suite à l'accord marqué par le Conseil de Gouvernement dans sa séance du 10 mars 1999.

Bien que le Gouvernement ait pris toutes les initiatives requises pour se conformer en la matière aux exigences du droit communautaire, la procédure légale dépendant de l'avis du Conseil d'Etat et de l'approbation de la Commission de Travail de la Chambre des Députés, n'a pas abouti à ce jour, et il n'est guère réaliste de prévoir l'aboutissement avant la fin du mois de mars 2000, échéance du délai imparti par la Commission.

Dans ces conditions, le Ministère des Transports vient de demander à Monsieur le Ministre aux Relations avec le Parlement de rappeler le projet de loi au Conseil d'Etat et d'attirer l'attention de la Haute Corporation sur l'urgence en la matière.

3.1.4. La signature de 3 contrats réglant les relations entre l'Etat et les CFL en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire et des services des transports en commun

Le 22 novembre 1999, les membres du Gouvernement en charge des Transports ainsi que du Budget et du Trésor ont, pour compte du Gouvernement, signé ensemble avec les responsables des CFL 3 contrats destinés à régler les relations entre l'Etat et les CFL en matière de gestion du réseau ferré national et en matière d'exploitation des services publics ferroviaires et routiers assurés par les CFL.

Les trois accords, en l'occurrence

- le contrat sur les services publics par rail et par route,
 - le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire, et
 - la convention relative à la gestion des immeubles dépendant de l'infrastructure ferroviaire,
- produisent leurs effets du 1er janvier 2000 au 31 décembre 2008.

Ils déterminent les attributions que l'Etat a déléguées aux CFL en vertu du droit communautaire en matière de politique commune des transports. Les règles communautaires préconisent en effet la contractualisation des relations entre les instances étatiques et les compagnies ferroviaires dans les domaines où le service public est concerné.

Dans cet ordre d'idées les deux accords relatifs à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et du domaine public qui en relève, définissent les missions dévolues aux CFL en distinguant entre les volets investissements nouveaux, maintenance et entretien courant du réseau, gestion du trafic et gestion du domaine immobilier relevant du réseau. Cette subdivision contribue à une meilleure transparence des relations contractuelles et financières entre l'Etat et les CFL. Dans le même ordre d'idées, le contrat sur l'exploitation par les CFL de transports en commun distingue entre les services par rail et les prestations routières, tout en subdivisant les services par rail en services intérieurs et relations transfrontalières régionales.

Une attention particulière est réservée à la programmation financière des travaux et fournitures de la part des CFL, ainsi qu'à la comptabilisation des prestations facturées par les CFL à l'Etat. Le suivi des dépenses est assuré par une commission étatique ad hoc qui assumera sa mission avec le concours du futur audit interne que les CFL sont en train de mettre en place.

En attendant l'élaboration d'une formule d'intéressement des CFL aux résultats qui sera fonction de l'amélioration de la productivité, ceux-ci seront rémunérés par une marge de 3% du prix de revient mis en compte. Par ailleurs, la gestion immobilière sera rémunérée à raison de 5% du montant des ventes et, en ce qui concerne les autres recettes, de 15% jusqu'à concurrence de 20 Mio LUF et de 10% au-delà de cette somme.

L'activité de triage fera désormais partie de la gestion de l'infrastructure, mais les compagnies ferroviaires qui y auront recours, devront régler une indemnité d'utilisation, calculée en sorte à couvrir le prix de revient.

3.1.5. Le projet de loi modifiant la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

En prévoyant la modification de la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire le projet de loi sous objet poursuit un double objectif:

- d'une part, il prévoit l'autorisation du législateur requise en vertu de l'article 99 de la Constitution pour 14 projets d'investissement de grande envergure en matière d'infrastructure ferroviaire;
- d'autre part, il comporte l'introduction des modalités de mise en oeuvre de l'utilité publique en relation avec les acquisitions immobilières requises ainsi que l'adaptation des règles de fonctionnement du Fonds du Rail en vue d'un meilleur alignement de ces dispositions à la présentation des crédits dans la loi budgétaire et de la création d'une plus grande transparence du décompte des opérations financières effectuées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour compte de l'Etat.

Ce projet de loi prévoit par ailleurs que les opérations immobilières que l'exécution de ce programme rend nécessaire sont reconnues d'utilité publique, et il renvoie à la loi de 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique pour déterminer les modalités de mise en oeuvre de ce principe.

Tant à la lumière des observations du Conseil d'Etat que de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2000, le Gouvernement a jugé indiqué d'apporter certaines modifications au texte initial du projet de loi. Par ailleurs, les CFL ont, en leur qualité de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, proposé de revoir sur certains points le relevé des projets d'investissement à approuver par le législateur.

Etant donné que suite à l'entrée en vigueur de la loi du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat en date du 1er janvier 2000, un certain nombre de projets d'infrastructure n'ont plus besoin de l'autorisation de la Chambre des Députés en raison du relèvement des seuils à 7,5 Mio EURO (302 Mio LUF), ceux-ci ont été écartés.

Résolu de toujours faire primer ses choix en matière de politique des transports par la sécurité et conscient de l'atout que la sécurité représente pour les chemins de fer, le Gouvernement a invité les CFL à réserver aux projets d'infrastructure comportant des gains de sécurité pour la circulation ferroviaire une toute première priorité.

Les considérations qui précèdent ont conduit le Gouvernement à reformuler certaines des dispositions du projet de loi

- d'abord pour tenir compte des observations du Conseil d'Etat relatives à la question de la délégation de compétence du législateur en faveur d'un membre déterminé du Gouvernement en matière d'expropriation;
- ensuite pour retirer du relevé des projets d'investissements à approuver les dossiers dont le coût est inférieur à 302 Millions LUF ou 7,5 Millions EURO, nouveau seuil d'applicabilité pour l'article 99, troisième et quatrième phrases de la Constitution, fixé par la loi précitée du 8 juin 1999;
- en outre pour retirer aussi du prédit relevé les projets de loi dont la raison d'être et la consistance seront déterminées par le concept stratégique en voie d'élaboration auprès des CFL et pour compléter le relevé par le projet de la mise à 3 voies de la sortie Nord de la Gare de Luxembourg à la hauteur du viaduc de Stadtgrund (bifurcation des lignes Luxembourg - Troisvierges - Liège et Luxembourg - Wasserbillig - Trèves), projet jugé prioritaire pour des raisons de sécurité de la circulation des trains;
- enfin pour mettre à profit l'amendement sous examen en vue d'adopter les estimations de coût de certains dossiers du projet initial à la lumière de l'affinement des devis disponibles.

3.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

3.2.1. L'entrevue ministérielle franco-luxembourgeoise du 8 septembre 1999 à Paris

A l'ordre du jour de la rencontre franco-luxembourgeoise du 8 septembre 1999 ont figuré diverses questions d'actualité communautaire. Il y a eu accord sur l'importance à accorder aux retards dans les transports aériens, et à la nécessité de mener à bien le dossier de l'harmonisation sociale dans les transports routiers.

Etant donné que la partie luxembourgeoise a souligné qu'elle suit avec attention l'évolution des négociations franco-belges en matière de réouverture d'un axe ferroviaire direct entre le Sud de la Belgique et la Lorraine via Athus et Longwy permettant de contourner le réseau luxembourgeois et risquant ainsi d'amputer celui-ci du transit fret, les autorités françaises ont indiqué qu'elles réfléchiront sur les possibilités de garantir qu'une partie du trafic en cause continuera de passer par le Luxembourg.

Quant au TGV-Est Européen les deux parties sont tombées d'accord pour poursuivre la coopération sur base des arrangements arrêtés antérieurement en la matière, tout en réservant une place importante à l'amélioration de la relation ferroviaire entre Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles. Un groupe de travail bilatéral sera constitué pour préparer un accord appelé à formaliser les conditions du raccordement de la Ville de Luxembourg au TGV-Est.

Parmi les autres sujets évoqués ont notamment encore figuré la volonté d'intensifier la coopération en matière d'organisation des transports publics transfrontaliers entre la Lorraine et le Luxembourg. Les suites réservées aux sujets évoqués sont détaillées aux paragraphes 3.2.3., 3.2.5. et 3.2.6. .

3.2.2. Le Memorandum of Understanding du 9 décembre 1999 sur des questions ferroviaires belgo-luxembourgeoises

En date du 9 décembre 1999, Madame la Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports de Belgique a signé avec le Ministre luxembourgeois des Transports un memorandum of understanding qui a permis d'identifier les principales questions d'intérêt commun dans le domaine du chemin de fer et qui esquisse la façon dont les Ministères des Transports belge et luxembourgeois se proposent de régler les problèmes inhérents à ces dossiers.

Le Memorandum of Understanding a pour objet

- de traiter l'acheminement via le Grand-Duché de Luxembourg du fret ferroviaire entre la France et la Belgique et vice-versa;
- de préciser l'échéancier de réalisation et de financement du projet d'électrification de la ligne belge N° 42 et de définir le cadre de l'exploitation de la relation voyageurs par chemin de fer entre Luxembourg et Liège;
- de revaloriser la relation voyageurs par chemin de fer entre Luxembourg et Bruxelles, grâce notamment à l'utilisation d'un matériel de qualité et à la réduction du temps de parcours.

Les suites réservées aux sujets évoqués sont détaillées aux paragraphes 3.2.3., 3.2.5. et 3.2.6. .

3.2.3. L'amélioration de la relation voyageurs sur l'axe ferroviaire Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg

Le sujet n'est pas nouveau alors qu'il est régulièrement évoqué depuis la fin des années '80 à l'échelon ministériel qui a donné mission aux deux compagnies ferroviaires d'examiner les voies et moyens

- pour ramener le temps de parcours de cette relation,
- pour augmenter le confort des trains et
- pour veiller à une intégration appropriée de la ligne dans un axe ferroviaire plus important prévoyant notamment son insertion comme maillon de liaison entre le TGV-Nord et le TGV-Est.

Quant à la consistance du projet il est prévu de ramener le temps de parcours des trains internationaux entre la Gare du Quartier Léopold à Bruxelles et la Gare de Luxembourg à 1 h 53 (par rapport à 2 h 11 actuellement) avec un seul arrêt intermédiaire à Namur.

Ce projet comporte essentiellement la suppression du deuxième arrêt intermédiaire actuel à Arlon ainsi que des travaux d'infrastructure destinés à porter la vitesse de 130 - 140 à 160 km/h entre Bruxelles et Namur, de 120 - 130 à 140 km/h entre Namur et Arlon et de 130 à 160 km/h entre Arlon et Luxembourg.

L'estimation du coût des travaux précités s'est présentée comme suit en 1997:

- investissements inscrits au programme 1996 - 2005 de la SNCB	8,20 Mia	
- amélioration de la vitesse entre Ciney et la frontière luxembourgeoise	4,55 Mia	
- adaptation de la section luxembourgeoise de la ligne	1,15 Mia	
Total	13,90 Mia	BEF / LUF

L'intérêt luxembourgeois est évidemment de disposer de bonnes relations ferroviaires avec Bruxelles pour renforcer le rôle complémentaire des 2 capitales sur le plan des institutions communautaires et sur le plan financier et commercial et pour compléter les raccordements de notre pays avec les grands maillages du réseau transeuropéen de chemins de fer (notamment en matière de grande vitesse) qui est en train de se mettre en place.

Les améliorations à prévoir concernent tant l'aménagement de l'infrastructure que l'exploitation du service ferroviaire sur cette ligne.

Dans cet ordre d'idées il a été insisté côté luxembourgeois de concevoir le projet de renouvellement des infrastructures en sorte à permettre la circulation de matériel pendulaire susceptible de réduire la durée de parcours au-delà des gains de temps précités.

Par ailleurs, l'insertion de la relation Luxembourg - Bruxelles dans un concept géographique plus large d'un axe ferroviaire garantissant un service sans rupture de charge entre Bruxelles et l'Italie du Nord via le Grand-Duché, l'Est de la France et la Suisse et exploitée soit à la grande vitesse soit par la technique pendulaire mérite d'être analysée dans l'optique d'un réseau ferroviaire transeuropéen et en particulier par la création d'une liaison entre le TGV-Est et le TGV-Nord.

Enfin, quant au mode d'exploitation de la relation même, il convient de remédier à certaines tares dans l'intérêt d'une amélioration de la qualité future de la desserte:

- le service ferroviaire souffre de façon chronique de retards sérieux dus partiellement à la mauvaise qualité de l'infrastructure et aux travaux de rénovation en cours;
- seulement une partie des trains desservant la relation sont des trains internationaux (8 sur 24 dans le sens Bruxelles - Luxembourg et 8 sur 24 dans le sens Luxembourg - Bruxelles) les autres trains circulent dans le cadre du régime IC/IR (= service public intérieur belge) et comportent 9 arrêts intermédiaires prolongeant d'autant la durée de parcours;
- notamment le matériel IC/IR ne comporte pas un niveau de confort élevé et dans beaucoup de trains il y a un manque de capacité évident.

Le Gouvernement luxembourgeois a itérativement confirmé qu'il est en principe disposé à examiner favorablement la possibilité d'une contribution financière luxembourgeoise aux investissements en territoire belge.

Sur initiative des Ministres des Transports de la Belgique, de la France et du Luxembourg, leurs délégués se sont rencontrés à Luxembourg le 2 février 2000 en présence des représentants des CFL, de la SNCB, de la SNCF et de RFF.

Les 3 délégations ont convenu de charger un groupe de travail tripartite composé d'experts des CFL, de la SNCB, de la SNCF, et de RFF de la mission

- d'actualiser les études réalisées sur l'amélioration du service voyageurs entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg;
- d'examiner les conditions du réaménagement de l'infrastructure ferroviaire, notamment entre Bruxelles et Luxembourg, et de l'amélioration du mode d'exploitation pour offrir une relation de qualité (sans rupture de charge à Luxembourg) sur l'axe Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg ainsi que d'en évaluer le coût et la durée de réalisation;
- de procéder à une analyse économique des scénarios de solution retenus.

Le rapport du groupe d'experts établira une distinction entre:

- les mesures qui pourront être mises en place à court et à moyen termes, notamment en ce qui concerne la qualité du matériel roulant et l'amélioration du temps de parcours;
- les solutions à plus long terme qui engloberont les aspects infrastructure et mode d'exploitation et qui confronteront les hypothèses 1° d'une exploitation de la relation au moyen de matériel classique, 2° d'une exploitation au moyen de trains pendulaires.

Sur base de ce rapport les 3 délégations prépareront une décision commune des Ministres qui portera sur l'envergure des investissements, sur les volets techniques et commerciaux de l'exploitation, ainsi que sur le coût et le mode de financement comportant e.a. une intervention financière à demander aux instances de l'Union Européenne.

3.2.4. La modernisation et l'électrification de la partie belge de la ligne Luxembourg-Liège

Le 3 mars 1997 les Ministres des transports du Grand-Duché de Luxembourg et de la Belgique ont signé à Liège un avenant au Memorandum of Understanding du 8 décembre 1992 sur l'électrification de la ligne ferroviaire belge entre Gouvy et Rivage.

En 1991 déjà un accord de principe était intervenu pour moderniser et électrifier la partie belge de la ligne de chemin de fer Luxembourg et Liège attenante à notre Ligne du Nord qui venait d'être remise à neuf. Ce projet s'inscrit dans une double perspective: assurer au Grand-Duché un accès au TGV-Nord (Paris-Bruxelles-Cologne/-Amsterdam/Londres) et partant une relation de haute qualité vers l'Allemagne du Nord, d'une part, et contribuer au désenclavement de la région géographiquement défavorisée des Ardennes belges et luxembourgeoises par rapport aux centres d'activités de Liège et de Luxembourg, d'autre part.

Aussi la Commission Européenne a-t-elle été d'accord pour accorder au projet un concours financier substantiel de 10 Mio Ecu. Par ailleurs, les autorités luxembourgeoises ont consenti de contribuer avec 150 millions LUF au financement des investissements en territoire belge.

Cet arrangement a été formalisé en 1992 entre les Gouvernements belge et luxembourgeois, la contribution luxembourgeoise ayant par la suite été autorisée par une loi du 24 décembre 1993.

L'exécution du projet, programmée initialement pour 1993-1997, avait dû être reportée et n'a par la suite été inscrite que dans la nouvelle programmation décennale de la SNCB 1996-2005 en vue de sa réalisation au cours des exercices 1997-1999.

Vu l'avancement des travaux une première tranche de 50 millions LUF de la contribution financière à laquelle le Luxembourg s'est engagé vis-à-vis des autorités belges a été payée en 1998.

La finalisation du chantier est programmée pour mai 2000.

3.2.5. Le relancement du projet du TGV-Est Européen

Grâce aux nouvelles initiatives du Gouvernement français le projet du TGV-Est a pu être relancé, et les négociations avec les Régions territorialement concernées, la Commission Européenne et le Grand-Duché de Luxembourg sur le mode de financement de projet ont été reprises. Si entre-temps les grands traits du concept géographique et technique du projet ont pu être déterminés, il n'en est pas encore ainsi pour le montage financier où toutes les collectivités régionales concernées ne se sont pas encore engagées définitivement quant à l'augmentation de leurs contributions initialement promises. De même il n'y a pas encore de décision formelle de la Commission Européenne sur le niveau de l'intervention financière que la France a sollicitée.

Quant aux intérêts luxembourgeois en cause, les arrangements avec les autorités françaises et notamment le protocole d'accord franco-luxembourgeois du 17 septembre 1992 prévoient en substance de prolonger la desserte du TGV-Est jusqu'à Luxembourg selon les modalités suivantes:

- mettre Paris-Luxembourg à 2.15 hrs (contre 3.30 hrs actuellement) et Strasbourg-Luxembourg à 1.25 hrs (contre 2.05 hrs actuellement);
- créer une ligne nouvelle entre la périphérie de Paris et le Nord de Strasbourg pour une vitesse de 350 km/h avec 2 raccordements pour l'antenne Metz-Luxembourg dans la Vallée de la Moselle (vers Paris) et plus à l'Est (vers Strasbourg);
- prévoir sur les deux relations une desserte journalière assurée par 2 X 4 paires de TGV;
- moderniser la ligne existante Metz-Luxembourg (la partie luxembourgeoise étant à charge du Grand-Duché);
- confirmer la contribution luxembourgeoise consentie en 1990: 450 millions francs français (indice 1989).

En présence de la rentabilité défailante des investissements projetés face au potentiel voyageurs attendu, les autorités françaises avaient envisagé en 1993 de scinder en deux phases la réalisation du projet avec en première phase la construction des tronçons Vaires (Région parisienne) - Vallée de la Moselle et Réding (au pied des Vosges) -Vendenheim (près de Strasbourg) et reléguant à la deuxième phase le tronçon intermédiaire entre la Vallée de la Moselle et la localité de Réding.

Ce projet de réorientation du projet n'avait pas connu d'autres suites.

La nouvelle initiative du Gouvernement français table sur un projet réduit en ce qui concerne les nouvelles infrastructures qui permettra, de l'avis de ses experts, de ramener les investissements en infrastructures de 21 milliards francs français (dans les dimensions de la 1ère phase de réalisation du projet de 1993) à 20,5 milliards. Le projet actuellement promu par le Gouvernement français limite la construction de lignes nouvelles au tronçon Vaires (près de Paris) à Baudrecourt (en Moselle sur la ligne ferrée Metz - Strasbourg), les ramifications de la desserte e.a. vers Strasbourg, Nancy et Metz devant se faire à partir de Baudrecourt par les lignes ferroviaires existantes.

Le Gouvernement français a souhaité que le Luxembourg augmente sa contribution initiale tout en demandant une majoration d'un même ordre de grandeur aux Régions françaises concernées.

La qualité de la desserte Luxembourg-Paris et en particulier le temps de parcours ne seront pas affectés, mais la mise en service de trains à grande vitesse sur la relation Strasbourg-Luxembourg qui seraient contraints de circuler sur une infrastructure classique non adaptée à une vitesse élevée, ne fera plus de sens, et les gains de temps escomptés sur cette relation par rapport à la situation actuelle risquent dès lors de s'évanouir.

Suite à l'entrevue ministérielle franco-luxembourgeoise du 11 mars 1998, les pourparlers sur le raccordement du Luxembourg au TGV-Est ont été repris sur base de la nouvelle conception réduite du projet initial et de la nouvelle demande française concernant une majoration substantielle de la contribution luxembourgeoise consentie dès 1998.

Même si avec les nouvelles propositions françaises les intérêts luxembourgeois que le TGV-Est est censé satisfaire, se verront réduits à la relation Luxembourg-Paris, le Gouvernement luxembourgeois a néanmoins montré de la compréhension vis-à-vis des difficultés des autorités françaises pour boucler le financement du projet. Conscient de l'importance que le TGV-Est représente pour la connexion de notre pays au réseau européen de la grande vitesse ferroviaire le Gouvernement a donné aux autorités françaises son accord de principe pour augmenter la contribution luxembourgeoise initialement prévue. Cet accord est toutefois lié aux conditions suivantes:

- l'ouverture de principe pour majorer notre contribution devra être suivie dans un même ordre de grandeur par les Régions françaises concernées par le projet, et le Gouvernement français devra obtenir de la part de l'Union Européenne une subvention de l'ordre de grandeur du montant attendu à cet effet;
- il devra y avoir de la part des autorités françaises des garanties formelles tant pour apporter des améliorations évidentes à la relation Strasbourg-Luxembourg, afin d'en réduire le temps de parcours, que pour déterminer ensemble avec la Belgique les conditions d'un prolongement vers Bruxelles de cette relation dans des conditions d'exploitation qui devront être sensiblement améliorées par rapport à la situation actuelle;
- il devra y avoir un accord entre la SNCF et les CFL sur l'exploitation des relations Luxembourg-Paris et Luxembourg-Strasbourg à l'horizon de la mise en service du TGV-Est.

Suite à une rencontre du 29 janvier 1999 entre le Ministre des Transports français et les autorités des Régions d'Ile-de-France, de Champagne-Ardenne, de Lorraine et d'Alsace il est question de demander au Grand-Duché de Luxembourg une majoration de sa participation de 450 à 770 millions francs français.

3.2.6. L'acheminement du fret ferroviaire international entre le Sud de la Belgique, le Luxembourg et la Lorraine

Le corridor Namur-Luxembourg-Metz est actuellement le corridor le plus fréquenté pour le trafic ferroviaire de fret en Europe. Il est surchargé de sorte qu'une augmentation de la capacité est non seulement devenue indispensable, mais nos voisins belges et français en ont fait une priorité absolue, de peur que le trafic fret pourrait être aspiré par d'autres axes ferroviaires concurrents.

La solution envisagée par la SNCB est le délestage de la ligne Namur-Arlon-Luxembourg en envoyant le trafic lourd par la ligne Athus-Meuse, libérant ainsi la ligne 162 pour le trafic voyageur.

Se pose dès lors le problème comment acheminer les trains jusqu'au triage de Bettembourg. Une première possibilité serait la ligne du bassin minier via Pétange-Esch/Alzette-Bettembourg. Or, cette ligne est déjà saturée et présente le désavantage d'être munie de bon nombre de courbes.

Une deuxième possibilité serait d'envoyer les trains à partir de Pétange via Luxembourg vers le triage de Bettembourg. A ces fins il faudrait dédoubler la ligne Pétange-Luxembourg et soit ajouter une troisième voie à la ligne existante entre Luxembourg et Bettembourg, soit construire une nouvelle ligne à côté de l'autoroute A3. Cette dernière solution bénéficierait aussi au rattachement du Luxembourg au réseau TGV.

Des travaux seront cependant nécessaires aussi du côté français afin de pouvoir augmenter la capacité sur l'axe entier. Actuellement il semble exister des goulets notamment à Woippy et à Frouard.

En France le corridor se partage une première fois en amont de Metz et une deuxième fois près de Nancy pour séparer les flux de trafic vers l'Alsace, le Sud de la France et la région parisienne. Selon la SNCF une augmentation importante du trafic fret est en perspective. Le ministre des Transports français a l'ambition de doubler le fret ferroviaire dans les dix ans à venir. Les autorités françaises et belges paraissent avoir opté pour une voie de délestage via Mont-St.-Martin, Longwy plutôt que pour une augmentation de la capacité de l'axe traditionnel, comme présentant la solution la plus avantageuse et la moins chère.

Cette voie de délestage passerait alors d'Athus par Mont-St.-Martin en court-circuitant le Luxembourg.

Afin de pouvoir réaliser la liaison entre Athus et Mont-St.-Martin il faudrait réactiver la ligne ferrée en question. Or, il se trouve que le tracé de l'ancienne ligne passe sur le terrain du projet Interreg "PED". La SNCB et la SNCF souhaiteraient faire contourner le PED par la nouvelle ligne en passant en territoire luxembourgeois.

La reconstruction de l'ancien tracé de la voie ferrée, par le PED, affecterait ce site industriel d'une manière non-négligeable. Le site du PED serait alors coupé en deux par la ligne de chemin de fer, de sorte qu'il serait nécessaire de reconsidérer l'aménagement en projet, anéantissant des années de travail préparatoires.

La rencontre précitée du 2 février 2000 à Luxembourg des représentants des Ministres des Transports de la Belgique, de la France et du Luxembourg, leurs délégués, en présence des représentants des CFL, de la SNCB, de la SNCF et de RFF, a permis de rappeler la volonté politique commune de développer le trafic ferroviaire et leur intérêt d'anticiper sur les problèmes de capacité d'infrastructure que les différents types de trafic par chemin de fer pourront rencontrer dans la région transfrontalière englobant le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine française.

Les 3 délégations ont également pris acte d'une part de la mise en exploitation de l'axe Athus - Meuse belge au début de 2000, et d'autre part des projets d'infrastructure prévus pour faciliter l'écoulement du trafic dans le sillon mosellan, et notamment du projet français d'aménager la ligne ferroviaire allant de Mont-St.-Martin au Nord via Conflans-Jarny, Onville et Lérrouville à Toul au Sud en vue de créer un itinéraire de délestage. Elles ont retenu en substance

- l'utilité d'examiner en commun les études et les évaluations effectuées à cet égard en France, les investissements de capacité prévus sur chacun des trois réseaux, et les perspectives du trafic ferroviaire établies dans les trois pays,
- la nécessité d'intégrer dans cet examen les études réalisées sur les alternatives possibles à l'itinéraire de délestage projeté, et
- de procéder aux simulations utiles de répartition du trafic sur la base des conclusions de cette analyse.

Enfin, les trois délégations ont convenu d'examiner sur le plan local, les conditions d'insertion du projet de raccordement d'Athus dans le plan d'aménagement du Pôle européen de développement.

3.3. L'actualité ferroviaire nationale en 1999

L'aperçu des principales évolutions et faits marquant de l'activité du groupe CFL fait apparaître que l'année 1999 était avant tout marquée par la poursuite d'initiatives importantes commencées durant l'exercice précédent dans des domaines aussi sensibles que la sécurité et la qualité du service.

En matière de sécurité notamment, la première phase de la réalisation concrète du projet visant à faire de la sécurité la priorité absolue de l'entreprise, fut entamée au courant de l'année. Les premières réalisations concrètes prévues par le plan d'action global, élaboré avec le concours de consultants virent le jour et des options pour l'avenir furent prises. Le Comité Directeur de la Sécurité (CDS), organe des CFL pour toutes les affaires touchant à la sécurité, a été créé le 22 avril 1999. Il initie, coordonne, planifie et surveille les actions de sécurité et arrête pour l'ensemble du réseau la politique, les orientations et structures de sécurité, que ce soit dans le domaine de la sécurité des circulations ou de la sécurité du travail.

Si la sécurité est et restera la première priorité dans le domaine des transports par chemin de fer, la qualité du service représentera durant les années à venir l'autre dominante des activités de l'entreprise. Après la réalisation de Takt'98 il s'avéra qu'un plan de qualité, définissant concrètement des mesures à prendre devrait compléter la nouvelle offre voyageurs. L'exercice 1999 était marqué par la mise en application des premières mesures à court terme prévues dans le plan de qualité voyageurs. Elles concernent essentiellement la formation et l'équipement du personnel en contact avec les clients ainsi que la sécurité des utilisateurs du rail.

La régularité des trains de voyageurs resta en moyenne supérieure à celle de l'année 1998; il n'en est pas moins qu'une tendance légèrement négative se fit observer durant la deuxième moitié de l'exercice.

En trafic fret, l'évolution positive des dernières années persista, que ce fût en trafic d'exportation, d'importation ou de transit. En exportation la croissance des recettes dépassa l'augmentation en tonnes alors que cette tendance positive n'était pas à observer pour les parties importation et transit.

Dans le domaine des investissements en matériel roulant notons la livraison des locomotives bi-tension de la série 3000. Certains problèmes, développés in extenso dans le chapitre y afférent, sont apparus au cours des premiers mois de service de ce nouveau matériel. Ces problèmes sont inventoriés et des solutions sont à l'étude. En dépit des questions qui subsistent, il est indéniable que ces nouvelles locomotives, aptes à circuler sous les tensions électriques de respectivement 3 et 25 kV, ouvrent des perspectives nouvelles aux CFL. Ce matériel moteur polyvalent de haute technologie offrira la possibilité d'une large interpénétration sur les réseaux belge et français dans le cadre d'un marché des transports de fret ferroviaire en voie de libéralisation.

Pour compléter le volet matériel moteur, signalons encore que les CFL ont commandé en 1999 auprès de la société Alstom six autorails du type X73500. La livraison de ces engins, appelés à circuler sur les courtes lignes du réseau ainsi que sur la ligne Luxembourg-Kleinbettingen, s'échelonna du 30 septembre 2000 au 28 février 2001.

La rénovation du bâtiment de la gare de Luxembourg, monument classé, qui retrouve un aspect rafraîchi après le nettoyage à fond et la restauration de ses façades, a été achevée en 1999 par l'installation d'un système d'éclairage extérieur qui met en valeur ce monument historique tout en rehaussant l'image de marque des CFL. Par ailleurs, l'intérieur de la gare s'acheva par la mise en valeur de la surface commerciale du hall des pas perdus.

Les travaux de rénovation vont continuer avec la remise à neuf de la façade de la direction des CFL entamée au courant de l'automne 1999.

Quant à la communication, des efforts ont été réalisés pour améliorer l'image de marque de l'entreprise, que ce soit en communication externe, par la publication de quatre numéros de l'organe "Newsletter", diffusé à tous les ménages et par le développement conséquent des relations avec la presse. En communication interne, quatre exemplaires de l' "Info-bulletin", organe d'information et de publication officielle, ont été distribués au personnel actif.

3.3.1. La sécurité de l'entreprise

Avec la déclaration du 14 décembre 1998 intitulée "AMELIORER LA SECURITE AU TRAVAIL", le Comité des Directeurs des CFL a initié un programme de mesures destinées à faire de la sécurité une première priorité de l'activité ferroviaire. Ces mesures ont pour objectif-clé d'établir une culture consolidée de la sécurité au sein de l'entreprise, de diminuer les risques liés au facteur humain et de mettre en œuvre des moyens techniques supplémentaires.

3.3.1.1. *La sécurité des circulations*

En matière de sécurité des circulations les principaux projets en cours et les mesures essentielles réalisées en 1999 furent:

- L'acquisition d'un simulateur de conduite de locomotive dynamique complété par les modules CBT (computer based training) et PTT (part task training) dans le but d'améliorer la formation de base, la formation continue et d'assurer un entraînement de situations exceptionnelles du personnel de conduite.

- L'option de mettre en service un système de saisie et de suivi de tous les événements exceptionnels en rapport avec la sécurité. Son application généralisée à toutes les catégories de personnel concerné permettra d'en tirer des conclusions statistiquement valables.
- La décision de faire équiper l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois du système de contrôle de vitesse européen unifié ETCS/ERTMS. En attendant la transposition de cette mesure, les travaux de l'installation dans les voies du dispositif d'arrêt automatique MEMOR II + aux signaux fixes principaux seront poursuivis pour être achevés au courant de l'exercice 2000. L'installation de sécurité afférente sur la majorité des engins moteurs des CFL, consistant essentiellement en une adaptation de la software existante (MEMOR II), sera également opérationnelle au même moment.
- L'équipement des postes directeurs réglant la circulation des trains d'une "touche alerte". Ce dispositif permet en cas de danger de lancer via la radio sol-train une alerte générale et instantanée commandant à tous les mouvements ferroviaires l'arrêt immédiat.
- En matière d'intervention de secours, le concept d'intervention du secours sera amélioré. Les relations avec les organismes de secours externes seront institutionnalisées et des exercices d'intervention seront organisés entre les CFL et ces mêmes organismes de secours.

3.3.1.2. *La sécurité du travail*

Pour ce qui concerne les initiatives prises dans le domaine de la sécurité du travail, notons:

- La réédition de la documentation sur la sécurité, touchant dans une première étape six manuels, décidée dans le but de produire une réglementation spécifique plus digeste et plus abordable. Les manuels en question ont la vocation de mettre à la disposition du personnel un document structuré, aisé d'usage, à considérer en cas de besoin comme une aide à la décision.
- Dans le but de définir clairement les responsabilités en rapport avec la sécurité au lieu de travail, il a été décidé d'introduire, en projet pilote aux ateliers de Luxembourg et ultérieurement en gare d'Ettelbruck le principe "Landlord", qui a pour objet de centraliser certaines fonctions de sécurité et de définir un interlocuteur unique par lieu.
- Afin de confronter le personnel avec les accidents de travail, le recensement y relatif se fera au niveau du service local qui transmettra les fiches par courrier au service central respectif. Le service central introduit les données ainsi collectées dans un fichier électronique pour en déduire les statistiques relevantes. Afin de garantir un retour des données ainsi recensées vers le service local, les conséquences à en tirer et les mesures à entreprendre pour éliminer des situations à risques sont à discuter au sein de réunions intra-services périodiques.
- Le programme des audits de sécurité s'est poursuivi suivant les plannings établis par les services concernés. Une formation à l'audit supplémentaire a été dispensée.
- Pour éviter une sécurité à deux vitesses, un groupe de travail ad hoc "entreprises externes" a été constitué et le chantier de renouvellement et de modernisation en gare d'Esch/Alzette a été retenu comme chantier pilote. Différentes mesures de sécurité ont été intégrées dans le cahier de charge, ceci en vue de signifier aux entreprises soumissionnaires la nouvelle approche adoptée par les CFL.

Dans le but de documenter et de structurer le suivi de la gestion de la sécurité au chantier, les directions et les personnels des entreprises adjudicataires ont été informés et sensibilisés quant aux attentes des CFL relatives à la sécurité au chantier. A la fin de l'exercice 1999, maintes améliorations mais également des carences ont été constatées et il a été décidé de prolonger le projet pilote pendant l'exercice 2000.

- Pour clore le dossier sécurité, mentionnons encore l'acquisition de vêtements à étanchéité absolue en Gore-Tex pour le personnel des catégories astreintes au port de vêtements d'hiver. Cet équipement de haute technologie allie le confort, qui en soi est déjà un élément de sécurité, à une visibilité optimale due à la couleur fluorescente et aux bandes réfléchissantes.

3.3.2. La gestion des sillons

Aux CFL, le Service Gestion Réseau (GR) assure la gestion des sillons ainsi que leur attribution aux services utilisateurs. Dans ce cadre, il élabore l'horaire général sur proposition et en étroite collaboration avec les concepteurs voyageurs et fret du Service Transport-Rail. Pendant l'année 1999, 1405 sillons étaient alloués, dont 603 au trafic voyageurs et 370 au trafic fret, le restant consistant en des sillons de service et de parcours de locomotives circulant à vide.

3.3.3. Les transports de marchandises

La tendance principale qui se dégage de l'évolution du trafic de fret aux CFL est celle d'une croissance continue, enregistrée depuis des années et due à l'évolution positive de la conjoncture économique ainsi qu'aux bons contacts de la filiale ELC (EUROLUX CARGO) avec les clients. Les tableaux ci-après reprennent les tonnes nettes ainsi que les tonnes/kilomètres de tous les trafics de fret.

unité: millier de tonnes

Trafic total	1997	1998	1999	variations en %	
				99 / 98	99 / 97
Départ / Arrivée	7.729	7.974	8.179	+ 2,57 %	+ 5,82 %
Transit	7.324	7.685	8.091	+ 5,28 %	+ 10,47 %
Sous-total	15.053	15.658	16.271	+ 3,91 %	+ 8,09 %
National	2.648	2.579	3.030	+ 17,49 %	+ 14,43 %
Total	17.701	18.238	19.300	+ 5,82 %	+ 9,03 %

Ce premier tableau montre une progression de 5,82 % des tonnes nettes transportées. En comparant les tonnages transportés en 1998 et 99 nous constatons un développement du trafic international de l'ordre de 3,91 % et du trafic national de quelque 17,49 %.

unité: millier de tonnes-km

Trafic total	1997	1998	1999	variations en %	
				99 / 98	99 / 97
Départ / Arrivée	2258.329	257.092	258.848	+ 0,68 %	+ 0,20 %
Transit	262.751	277.165	290.924	+ 4,96 %	+ 10,72 %
Sous-total	521.080	534.257	549.771	+ 2,90 %	+ 5,51 %
National	91.869	90.058	110.676	+ 22,89 %	+ 20,47 %
Total	612.949	624.315	660.448	+ 5,79 %	+ 7,75 %

Ce deuxième tableau fait ressortir une augmentation de 5,79 % des tonnes/kilomètres, ce qui correspond à la progression des tonnes nettes transportées.

Quant aux moyens de production mis en œuvre pour assurer ce trafic, 56089 trains de marchandises, dont 13007 trains de desserte des embranchements privés, ont circulé pendant l'année 1999. Ces 56089 trains ont parcouru un total de 1 331 500 kilomètres.

Pendant le service d'été la desserte des sites ARBED Differdange, ARBED Esch-Belval et ARES Esch-Schifflange a été effectuée à partir du seul embranchement de Belval-Usines. Ce regroupement a été mis en place à titre d'essai, afin d'examiner la faisabilité et l'opportunité d'une desserte terminale plus rationnelle et plus économique du client principal des CFL qu'est la sidérurgie luxembourgeoise. Un horaire cadencé bihoraire a été mis en place entre l'embranchement de Belval-Usines et le triage de Bettembourg pour rendre l'écoulement des wagons isolés plus fluide et pour accélérer ainsi la rotation des wagons.

Sans vouloir anticiper, on peut affirmer que l'essai a été globalement positif aussi bien pour le groupe ARBED que pour les CFL. Avant la réalisation définitive de cette nouvelle organisation de la desserte, un certain nombre de questions d'ordre technique, financier et de sécurité restent à discuter.

3.3.3.1. *Le trafic de transit*

Le trafic de transit a évolué très positivement en augmentant de 407.000 tonnes ou 5,3 %. Cette progression concerne surtout les secteurs du trafic combiné et des produits sidérurgiques.

Un nouveau train entre Forest-Midi (région de Bruxelles) et Martorell près de Barcelone a été mis en service.

3.3.3.2. *Le trafic intérieur*

En trafic intérieur également, l'augmentation du trafic s'est traduite par la création de nouveaux trains, dont notamment un train de laitier entre Differdange et Ettelbruck.

Le trafic national a connu un essor particulier grâce au transfert des importations de produits sidérurgiques cités ci-dessus ainsi qu'au développement des exportations de clinker de ciment via Mertert-Port et du trafic de demi-produits entre Esch-Schifflange et Rodange.

3.3.3.3. *Les trafics d'importation et d'exportation*

Au niveau du trafic Import/Export on constate la disparition des exportations de scories à partir du deuxième trimestre de 1998 ainsi qu'une légère régression des importations de produits pétroliers et du trafic combiné. Une partie des importations de produits sidérurgiques a été transférée sur la voie mixte navigation fluviale/rail via le port de Mertert (trafic national). En contrepartie on constate une augmentation des exportations de produits sidérurgiques. Les trafics de demi-produits sont également en progression dans les deux sens. Les autres secteurs évoluant positivement sont ceux des chaux et dolomies, sables, graviers et clinker de ciment.

En trafic vers la France un nouveau train, circulant cinq fois par semaine, fut créé entre Bettembourg et Woippy afin de répondre à l'augmentation du trafic des wagons isolés. Une quatrième paire de trains de demi-produits entre Belval-Usines et Longwy a été mise en service en mai 1999.

3.3.3.4. *Le trafic combiné*

Les deux tableaux ci-dessous représentent l'évolution spécifique du trafic combiné.

unité: millier de tonnes

Trafic total	1997	1998	1999	variations en %	
				99 / 98	99 / 97
Départ / Arrivée	7.729	7.974	8.179	+ 2,57 %	+ 5,82 %
Transit	7.324	7.685	8.091	+ 5,28 %	+ 10,47 %
Sous-total	15.053	15.658	16.271	+ 3,91 %	+ 8,09 %
National	2.648	2.579	3.030	+ 17,49 %	+ 14,43 %
Total	17.701	18.238	19.300	+ 5,82 %	+ 9,03 %

unité: millier de tonnes-km

Trafic total	1997	1998	1999	variations en %	
				99 / 98	99 / 97
Départ / Arrivée	258.329	257.092	258.848	+ 0,68 %	+ 0,20 %
Transit	262.751	277.165	290.924	+ 4,96 %	+ 10,72 %
Sous-total	521.080	534.257	549.771	+ 2,90 %	+ 5,51 %
National	91.869	90.058	110.676	+ 22,89 %	+ 20,47 %
Total	612.949	624.315	660.448	+ 5,79 %	+ 7,75 %

Pour ce qui est de l'évolution du nombre de trains mis en œuvre, il y a lieu de signaler la création d'une relation Intercontainer-Interfrigo entre Bettembourg et Copenhague à raison de deux circulations par semaine dans les deux sens. Ces trains acheminent des wagons pour le Luxembourg, la France et l'Espagne. D'autre part un nouveau trafic entre Born (Pays Bas) et Metz avec 3 circulations par semaine dans les deux sens a été créé. L'augmentation du trafic entre Zeebrugge et Metz a suscité une augmentation du nombre de circulations hebdomadaires d'une paire de trains existants (42947/42964) de 3 à 6.

Dans le cadre du transport combiné, la poursuite de la croissance des activités de la filiale Container Logistics Bettembourg (CLB) est à relever. Le nombre des manutentions effectuées au terminal de Bettembourg est passé au nombre de 24 658 durant l'année passée, ce qui équivaut à une augmentation de 59 %. Les principales destinations-cibles pour les expéditions ferroviaires restent les ports d'Anvers et de Rotterdam, la région industrielle de Milan et la Péninsule Ibérique. Pour faire face à cette tendance positive, une partie du terminal a été agrandie (zone de stockage) pour faire face au développement de la clientèle du secteur métallurgique.

3.3.3.5. *Le corridor Belifret*

L'idée de la Commission Européenne d'initier des corridors de fret à travers l'Europe pour revitaliser le rail avait dès son lancement trouvé un écho favorable au Luxembourg qui dès le début participait activement à la construction du corridor de fret entre les centres économiques d'Anvers et Bruxelles en Belgique, de Luxembourg, de Lyon et Marseille en France, de Torino, Genova, La Spezia et le port de Gioia Tauro en Italie ainsi que de Barcelona et Valencia en Espagne. En tant que gérants du Guichet Unique, organe central de gestion du corridor qui prit le nom de BELIFRET, les CFL continuent de jouer un rôle actif dans ce projet.

Le corridor BELIFRET a su mettre sur pied une nouvelle organisation aux dimensions européennes pour la création et la gestion de sillons de trains internationaux et, véritable innovation européenne, un système de suivi des trains qui permet aux utilisateurs de se renseigner à n'importe quel moment sur la position de leur train via INTERNET:

La fréquentation des sillons est en augmentation constante et entre-temps, près de deux mille trains ont parcouru le corridor, ce qui équivaut à 1.229.079 tonnes brutes ou à 28.992 wagons.

Les visions d'avenir pour ce projet ambitieux restent à être définies dans la lumière des dernières évolutions du Réseau TransEuropéen de Fret Ferroviaire (RTEFF) en voie de constitution. L'expérience acquise par les CFL en matière de gestion de sillons internationaux a de fortes chances de se révéler utile dans la construction du réseau de fret européen.

3.3.4. Les transports de voyageurs

3.3.4.1. *Le trafic national*

Une fois les premières expériences tirées du démarrage de Takt '98, il s'agissait d'apporter des adaptations mineures afin de perfectionner les performances du concept. Ainsi la desserte de la ville de Dudelange a pu être améliorée nettement par la création des nouveaux arrêts de Dudelange-Burange et Dudelange-Centre. Dans un même ordre d'idées la relation R1 de et vers Wiltz a été mise en correspondance à Ettelbruck avec la relation RB Ettelbruck-Diekirch. D'autres ajustements visaient une meilleure régularité, comme les modifications horaires des lignes R1 et R2.

La ponctualité du service voyageurs a été un des soucis majeurs de l'entreprise au long de l'année 1999. Un "Groupe de Travail Ponctualité" a été institué pour rechercher des remèdes aux retards survenus après l'introduction de TAKT '98.

Le degré de ponctualité des trains de voyageurs du service national qui était en moyenne de 89,9 % en 1998 s'est légèrement amélioré et est passé à 90,3% pour l'année 1999. La forte dégradation, succédant immédiatement à l'introduction de Takt '98, a pu être enrayée et un taux de ponctualité de 91,8%, similaire à celui de 1997, a été atteint durant la première moitié de l'année.

Malheureusement cette évolution favorable n'a pas perduré. Au début du troisième trimestre, le niveau des retards a fortement augmenté suite à deux phases de chantiers sur le tronçon de ligne Luxembourg-Bettembourg. Les conséquences de ces retards se sont répercutées aux lignes transversales et aux nœuds de correspondances sur toutes les autres lignes du réseau. S'y ajoutaient les retards considérables de presque tous les trains en provenance de Liège, qui provoquent de nombreuses perturbations sur les tronçons de ligne à voie unique.

Après le changement d'horaire hiver 1999/2000 l'affectation des nouvelles locomotives de la série 3000 au service voyageurs n'a pas contribué à redresser la situation. Ne pouvant circuler qu'avec la moitié de leur puissance, elles ont du mal à respecter leur horaire et comme elles assurent leur service essentiellement sur les axes à voie partiellement unique Luxembourg-Troisvierges et Wasserbillig-Rodange, elles provoquent souvent des retards induits.

Afin de pouvoir intervenir valablement en cas de situation perturbée la création d'un poste de commande centralisé s'est avéré incontournable. En collaboration avec le consultant Emch+Berger le cahier des charges a été établi et la mise en service est prévue au courant de l'année 2003.

3.3.4.2. *Le trafic international*

Recettes CFL: Cumul trimestres 1 à 4

	1998	1999 *	♦ LUF	♦ %
Départ	129.756.123	123.214.096	- 6.542.027	- 5,05
Arrivée	97.739.362	115.169.581	17.430.219	+ 17,83
Transit	111.865.806	98.171.345	- 13.694.461	- 12,24
Total	339.361.291	336.555.022	- 2.806.269	- 0,83

* Remarques concernant les données pour l'exercice 1999:
il s'agit de chiffres estimés, les dernières données n'étant pas encore comptabilisées.

Le résultat négatif du chiffre d'affaires réalisé au départ provient du fait de la création de la filiale CFL-EVASION traitant depuis janvier 1999 les voyages forfaitaires par rail ainsi que la commercialisation des facilités d'hébergement.

L'exercice 1999 est tout de même marqué par une progression sensible du trafic général à destination de nos trois pays immédiatement limitrophes, surtout pour ce qui est de la vente des produits-phares.

3.3.4.2.1. *Le trafic en relation avec la Belgique*

Tout comme pour les exercices antérieurs, les résultats en trafic CFL-SNCB ont pu être consolidés, ce surtout par une progression de quelque 10% des ventes du produit "PASS PARTOUT" destiné aux jeunes de moins de 26 ans et commercialisé par tous les points de vente CFL au prix très attrayant de 520-LUF pour un aller et retour de toute gare CFL vers toute gare SNCB.

De pair, la nouvelle gamme tarifaire négociée en bilatéral et destinée aux voyageurs isolés et aux mini-groupes de 2 à 5 personnes, dénommée "ESCAPADE", mise en vente à partir de juin 1997, a progressé de quelque 13% au cours de l'exercice 1999.

L'effet catalyseur des deux offres susmentionnées a en outre eu comme effet positif la progression non négligeable du trafic à destination du réseau ferré belge.

Rappelons dans ce contexte qu'une nouvelle paire de trains EuroCity entre Luxembourg et Bruxelles (EC104/105) a été créée en 1999. Notons également que les trains IR 3 Luxembourg-Liège ont été décalés d'une heure dans le sens Sud-Nord afin d'améliorer la régularité sur les lignes SNCB ainsi que des correspondances vers Maastricht à Liège.

3.3.4.2.2. Le trafic en relation avec l'Allemagne

La réputation du produit frontalier particulier, dénommé "Tagesrückfahrkarte" et valable entre le Grand-Duché et la ville de Trèves, n'est plus à faire: les ventes ne cessent de progresser depuis quelques années pour atteindre un volume de quelque 48.000 titres vendus en 1999, ce qui représente une progression de 13,70% par rapport à l'exercice antérieur.

En supplément du transport par rail, la clientèle profite d'un acheminement par bus entre la gare de Trèves et le centre-ville.

3.3.4.2.3. Le trafic en relation avec la France

Pour répondre à la demande croissante, un train supplémentaire Luxembourg-Paris (Exp. 359) a été créé. D'autre part l'engagement de matériel Corail rénové dans la majorité des trains de cette relation aura un effet d'amélioration sensible du confort.

3.3.4.2.4. Le trafic dans la région Saar-Lor-Lux.

Les pourparlers entamés en 1998 entre CFL, DB et SNCF pour développer le trafic touristique régional ont abouti le 30 mai 1999 par la mise en place du produit "Saar-Lor-Lux-Ticket" valable sur les réseaux ferrés du Grand-Duché de Luxembourg, de Lorraine, de Sarre et en partie de Rhénanie-Palatinat et offrant la possibilité de voyager sans limites le samedi ou le dimanche, individuellement ou en mini-groupe, ce à un prix modique.

Le succès du nouveau produit, conçu dans un souci de renforcement de la coopération transfrontalière régionale, a été spontané: les seuls CFL ont vendu en 7 mois quelque 580 titres représentant plus de mille voyageurs.

3.3.4.2.5. Les fruits d'un partenariat traditionnel renforcé: CFL - WASTEELS

Le Tour-Operator WASTEELS, partenaire de longue date des CFL pour ce qui est de l'acheminement des travailleurs immigrés - par l'offre BIGT - ainsi que des jeunes de moins de 26 ans - par l'offre BIGE respectivement BIJ, en voyage individuel, par groupe ou par train spécial, s'est vu attribuer une confiance tout à fait particulière par un renforcement hors pair du partenariat existant menant à une collaboration plus étroite dans la commercialisation de l'offre BIJ et ce déjà partir du changement de service d'été 1998.

En effet, à partir de cette date, l'offre BIJ est commercialisée, en dehors du canal de distribution traditionnel que consistent les agences de voyages, simultanément par les trois gares CFL de Luxembourg, d'Esch-sur-Alzette et d'Ettelbruck.

Les fruits de cette action de commercialisation ont sorti leurs effets au cours de l'exercice 1999 par une amélioration considérable de quelque 16,5% du chiffre d'affaires réalisé par la vente de ce produit particulier.

3.3.4.2.6. Le trafic transfrontalier

Le grand succès des abonnements frontaliers, enregistré déjà pour les exercices antérieurs, a pu être reconduit:

- les abonnements FlexWay, destinés à la clientèle lorraine ont été vendus à 28.500 exemplaires en 1999, ce qui représente un accroissement de 23% par rapport à l'exercice antérieur;
- les cartes-train Arlon-Luxembourg et Gouvy-Luxembourg, destinées aux navetteurs fer belges, ont été vendues à quelque 20.000 exemplaires par an;
- les abonnements OekoCard, destinés aux frontaliers de la région de la Ville de Trèves, ont enregistré une progression de quelque 20% pour arriver à un nombre mensuel moyen de vente de 100 abonnements.

3.3.4.3. Les voyages organisés

Le tableau du trafic voyageurs serait incomplet sans citer les voyages organisés vers les stations d'hiver, les destinations estivales, respectivement les voyages scolaires, qu'ils soient éducatifs ou de loisir. Dans une large mesure, ce secteur d'activités est couvert actuellement par la filiale CFL-Evasion fondée en 1998.

Dans les locaux du bâtiment de la Direction Générale et de la gare de Luxembourg, un personnel de vente hautement qualifié offre à la clientèle non seulement des voyages par rail, mais également toute la gamme de produits touristiques non ferroviaires. Depuis la fin de l'année 1999, CFL-EVASION est associée à l'Union Luxembourgeoise du Tourisme qui produit et commercialise des voyages en groupe tous genres. Par un service aux clients soigné, CFL-Evasion tend à se constituer une clientèle fidèle et à consolider sa position sur le marché luxembourgeois des voyages.

En matière de voyages organisés, on ne peut pas passer sous silence l'activité du Groupement des Amis du Rail (GAR) qui continue d'organiser pendant la belle saison le Blankenberge-Express, et qui propose également des voyages ponctuels vers des destinations comme Cologne, Strasbourg, Bruxelles ou Monschau.

3.3.4.4. Le événements autour du chemin de fer

Depuis toujours les CFL se sont associés à l'organisation d'événements en assurant la prestation transport pour des fêtes traditionnelles ou folkloriques, comme par exemple la cavalcade de Diekirch, la fête du Genêt à Wiltz, le Grengen Zuch organisé par NATURA, ou la fête du raisin.

Les derniers temps, ils ont également participé activement à des événements culturels – citons la journée du livre ou la participation à la production remarquable “ Lola Blau ”, mise en scène dans des locaux du chemin de fer, ou encore l'organisation du train de la musique et le festival de Wiltz, pour lequel ils assurent le transport des visiteurs à la satisfaction générale.

Du point de vue commercial et dans le but de promouvoir l'image de marque du rail, les CFL ont pris part à différentes foires, que ce soit la “Vakanzfoire”, la Foire de Printemps ou l’”Oekofoire”.

3.3.4.5. *Le service routier des CFL*

Le service BU, assure au sein du groupe CFL, la mission de service opérationnel chargé du transport en commun routier de voyageurs. A cet effet il dispose d'un parc routier comprenant 33 autobus standard et 16 autobus articulés. Le personnel de conduite, au nombre de 139, est attaché à Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbruck. Ces moyens humains et techniques ont permis durant l'exercice 1999, la réalisation d'un total de 4.605.285 kilomètres.

L'atelier de réparation du service Bus est chargé, non seulement de la réparation des autobus, mais également de la maintenance de quelques 130 voitures et camionnettes de service et des oblitérateurs des titres de transport du service public luxembourgeois.

3.3.4.6. *Les recettes voyageurs*

Tableau comparatif des recettes voyageurs sur base du cumul des trois premiers trimestres des années 1997, 1998 et 1999.

Unité: million LUF

Recettes Voyageurs	1997	1998	1999 *	variations en %	
				99 / 98	99 / 97
<i>International</i>					
Départ	122	130	123	- 5,38 %	+ 0,82 %
Arrivée	65	98	115	+17,35 %	+ 76,92 %
Transit	117	112	98	- 12,50 %	- 16,24 %
Contrat de service public	95	33	128	+ 287,88 %	+ 34,74 %
Sous-total	398	372	465	+ 25,00 %	+ 16,83 %
<i>National</i>					
Vente billets	347	332	306	- 7,83 %	- 11,82 %
Contrat de service public	2.447	2.828	2.406	- 14,92 %	- 1,68 %
Sous Total	2.795	3.160	2.712	- 14,18 %	- 2,97 %
Total général des recettes propres	3.192	3.532	3.177	- 10,05 %	- 0,47 %

- * - chiffres estimés, les dernières données n'étant pas encore comptabilisées;
 - les chiffres relatifs au contrat public sont estimés sur base des chiffres inscrits au budget de l'Etat;
 - il s'agit des données relatives aux activités rail et route, à l'exception des budgets social et promotionnel.

Tableau comparatif des recettes voyageurs sur base des chiffres réels de l'exercice 1998 et des chiffres estimés de l'année 1999:

Unité: LUF

	1998	1999 *	♦	♦	Annuel 1999 *
<i>International</i>					
Départ	96.393.266	95.750.648	- 642.618	- 0,67	123.241.096
Arrivée	70.155.113	81.224.684	11.069.571	+ 15,78	115.169.581
Transit	89.492.676	80.099.621	- 9.393.055	- 10,50	98.171.345
Total Ventes	256.041.055	257.074.953	1.033.898	+ 0,40	336.582.022
Service Public	78.943.175	97.866.448	18.923.273	+ 23,97	128.333.818
Sous-total	334.984.230	354.941.401	19.957.171	+ 5,96	464.915.840
<i>National</i>					
Vente billets	191.090.430	226.726.100	35.635.670	+ 18,65	306.284.212
Service Public	2.022.007.473	1.835.589.134	- 186.418.339	- 9,22	2.405.652.346
Sous Total	2.213.097.903	2.062.315.234	- 150.782.669	- 6,81	2.711.936.558
Total	2.548.082.133	2.417.256.635	- 130.825.498	- 5,13	3.176.852.398

- * - chiffres estimés, les dernières données n'étant pas encore comptabilisées;
 - les chiffres relatifs au contrat public sont estimés sur base des chiffres inscrits au budget de l'Etat;
 - il s'agit des données relatives aux activités rail et route, à l'exception des budgets social et promotionnel.

3.3.5. La qualité du service

Après avoir augmenté, au début des années 90, les fréquences de la circulation des trains voyageurs, les CFL ont pris conscience que la seule augmentation de l'offre des dessertes ne suffisait pas pour répondre à tous les critères d'un service de transport public moderne. Partant, dès 1995, une cellule spéciale a été chargée, dans l'intérêt de l'amélioration du service au client, de faire dans une première étape le constat des déficiences en matière de ponctualité, de propreté, d'accueil et de sûreté des clients.

Aux fins de définir les domaines dans lesquels des efforts devaient être entrepris en priorité, un sondage a été effectué auprès de la clientèle existante dans la semaine du 6 au 10 octobre 1997.

Forts des constatations relevées sur le terrain par la cellule “contrôle de qualité” et des résultats du sondage auprès de la clientèle, les CFL ont pris, en mai 1998, la décision de se faire assister par un consultant spécialisé en vue de l’élaboration et de la réalisation des mesures qui s’imposent pour créer une offre de service de qualité.

La collaboration avec le consultant a abouti à l’établissement d’un PLAN QUALITE VOYAGEURS qui a été approuvé par le Conseil d’Administration des CFL en date du 12.07.1999.

3.3.5.1. *Le Plan Qualité Voyageurs - mesures prévues*

3.3.5.1.1. Enquête auprès des clients actuels et potentiels des CFL

- La démarche “qualité” devant répondre aux besoins réels et aux attentes concrètes du client existant, il importe de connaître les desiderata du client dans le contexte de la qualité du service offert et de donner aux personnes qui utilisent le train la possibilité de s’exprimer sur le niveau du service que leur offrent les CFL. A cet effet, l’ILReS a été chargée d’effectuer une enquête du 19 au 31 octobre 1999. Pour les besoins de l’enquête des questionnaires ont été distribués dans les trains. Les résultats de l’enquête seront disponibles au début de l’année 2000.
- La démarche “qualité” ne doit pas seulement prendre en compte les desiderata de la clientèle existante, mais également ceux des personnes qui n’utilisent pas les services offerts par les CFL. Il ne s’agit donc pas uniquement de fidéliser la clientèle actuelle, mais également de gagner de nouveaux clients. A cet effet, il est important de connaître l’opinion des personnes qui n’ont pas recours aux services des CFL et les raisons éventuelles qui font que ces personnes se déplacent autrement que par train ou par autobus. Dans ce contexte, l’ILReS est chargée d’effectuer au mois de février 2000 un sondage par téléphone auprès d’un échantillon de personnes résidant au Grand-Duché de Luxembourg.

3.3.5.1.2. Mesures concernant le personnel des CFL

- Formation du personnel en contact avec la clientèle.

Etant donné que le personnel en contact avec la clientèle doit disposer des qualités requises pour fournir au client les informations qu’il demande et pour dialoguer avec le client, en toutes circonstances, avec le tact voulu, il faut que le personnel acquière les connaissances indispensables lui permettant d’offrir ce service de qualité. A cette fin, une formation spécifique est indispensable.

Cette formation doit s’adresser à tout agent en contact avec la clientèle, au personnel de vente des guichets, au personnel chargé de l’information des clients, au personnel d’accompagnement des trains, aux conducteurs-receveurs d’autobus, ainsi qu’aux chefs de surveillance.

La formation comprendra une formation de base et une formation continue.

La formation de base comportera l'enseignement des matières relevant des domaines tarifaires, horaires, technique ferroviaire, etc. Par ailleurs, le personnel recevra une formation ciblée entre autre sur la technique de vente, le contact avec le client et la gestion des conflits.

La formation continue sera dispensée annuellement à chaque agent en contact avec le client.

- Sensibilisation et motivation du personnel en contact avec le client:

En toutes circonstances, le comportement de l'agent en contact avec la clientèle doit être guidé par le souci de confirmer une image de marque positive. Il faut donc que tout agent en contact avec le client soit conscient du fait qu'un niveau élevé de la qualité du service offert au client ne saurait être atteint et maintenu que si chacun, pris individuellement, s'efforce de faire tout son possible pour que satisfaction puisse être donnée aux attentes et doléances du client.

Il y a donc lieu de lancer une campagne de sensibilisation et de motivation destinée au personnel concerné. Par ailleurs, il importe de prévoir une structure destinée à assurer le suivi de la campagne de sensibilisation et de motivation du personnel et à organiser des manifestations de répétition, voire des cours spéciaux pour les agents nouvellement embauchés.

3.3.5.1.3. L'information du client

- Corporate identity:

Pour que le client puisse recourir en toute confiance aux services qui lui sont offerts, il faut que les informations mises à sa disposition soient claires, précises et complètes. Dans cet ordre d'idées, le développement d'une corporate identity s'impose. Cette corporate identity, qui est à appliquer avec rigueur, doit se retrouver sur toutes les publications destinées au client, sur toutes les installations accessibles à la clientèle, ainsi que sur et dans le matériel roulant voyageurs.

- Information en dehors du réseau:

Pour que les clients réguliers, mais avant tout les clients occasionnels et potentiels, puissent être en mesure de se renseigner à tout moment en particulier sur les horaires des trains et des bus, les horaires doivent être disponibles en tout temps en un maximum d'endroits situés en dehors des limites des gares et points d'arrêt.

En outre, pour les clients occasionnels et les clients potentiels, il est très important qu'ils puissent facilement reconnaître la direction à prendre pour atteindre la gare ou le point d'arrêt qu'ils veulent rejoindre. Des pourparlers avec les autorités concernées s'imposent donc pour mettre en place un balisage adéquat.

- Information dans les gares et aux points d'arrêt:

Une priorité absolue est à accorder à la réalisation d'un système d'information efficace qui permet au client de recevoir rapidement, dans les gares et aux points d'arrêt, ainsi que dans les alentours immédiats, les informations dont il a besoin.

- Information des clients à bord des trains et des autobus:

L'information que le client reçoit à bord des trains et des autobus doit être améliorée. En particulier, le client doit pouvoir se repérer facilement au cours de son voyage et doit être informé sans délai en cas de départ retardé, d'arrêt imprévu ou de tout autre incident ayant des répercussions défavorables sur le déroulement normal du voyage.

Pour la réalisation de ces mesures, un concept de l'information des voyageurs a été élaboré en étroite collaboration avec le consultant externe. Ce concept sera réalisé dans une première étape dans le cadre d'un projet-pilote à la gare de Mersch.

3.3.5.1.4. La qualité dans les gares et aux points d'arrêt

- Faciliter l'accès aux gares et aux points d'arrêt.

L'aménagement de places de stationnement supplémentaires pour voitures et bicyclettes s'impose.

- Conception optimale des passages souterrains.

Les passages souterrains doivent être conçus de manière à permettre au client de se rendre au quai pour pouvoir accéder au train de façon confortable et par le chemin le plus court. Le souterrain devra être suffisamment large pour ne pas donner un effet de boyau. Il y a donc lieu de définir des standards architecturaux précis.

- Amélioration de l'accessibilité aux clients à mobilité réduite.

L'accessibilité aux gares et aux points d'arrêt doit être améliorée pour les personnes à mobilité réduite. D'ailleurs, toute amélioration pour ces catégories de personnes, augmentera automatiquement le confort de voyage des autres clients. Il y a donc également lieu de définir des standards architecturaux précis. Ces standards sont à appliquer d'office à tous les projets concernant la rénovation des gares et points d'arrêt.

- Amélioration des conditions d'éclairage dans les installations accessibles au client.

Les conditions d'éclairage dans les gares et aux points d'arrêt (et en particulier, dans les passages souterrains) sont actuellement largement insuffisantes. Une amélioration des conditions d'éclairage s'impose. Elle permettra d'augmenter sensiblement le confort et la sûreté des clients.

- Amélioration des conditions lors de l'attente du train.

Le client qui attend l'arrivée du train ou du bus doit avoir la possibilité de se mettre à l'abri pour se protéger des conditions atmosphériques défavorables et avoir à sa disposition des bancs ou autres sièges s'il veut s'asseoir. Dans ce contexte, les standards généralement reconnus sont à respecter. Sur base des comptages effectués par l'ILReS au mois d'octobre 1999, un inventaire de l'existant sera établi afin d'adapter l'infrastructure en fonction des critères.

- Lutte contre les signes de négligence et de vétusté.

Pour améliorer l'impression de confort et de sûreté des voyageurs, il faut faire disparaître tout signe de négligence et de vétusté dans les gares et aux points d'arrêt, ainsi que sur le matériel roulant voyageurs. Partant, il y a lieu d'élaborer un concept pour le nettoyage dans et autour des gares et arrêts. Ces travaux de nettoyage sont à effectuer d'après un plan de nettoyage précis. Un contrôle permanent de la propreté est de rigueur.

3.3.5.1.5. Sûreté des voyageurs

- Présence policière:

Pour renforcer la sûreté des voyageurs, la présence (apparente ou non) d'agents des forces de l'ordre est souhaitable. Il faut prendre les mesures qui s'imposent pour permettre aux clients de séjourner en toute quiétude et dans des conditions de sûreté suffisantes dans les gares et aux points d'arrêt, ainsi qu'aux proches abords de ces gares et points d'arrêt.

Des pourparlers ont été entamés pour que les CFL mettent à la disposition de la police grand-ducale des locaux appropriés dans la gare de Luxembourg pour y assurer une présence 24 heures sur 24.

- Dispositif de surveillance:

Un dispositif de surveillance à base de caméras vidéo bien visibles a un effet dissuasif sur les criminels et les vandales et permet d'identifier des agresseurs éventuels. Partant, il serait opportun d'installer aux endroits particulièrement exposés, tels que les salles d'attente et les quais, un dispositif de surveillance électronique comportant des caméras vidéo qui sont bien visibles. Comme indiqué ci-devant, le sujet fait l'objet d'une étude au sein d'un groupe de travail CFL / Forces de l'ordre.

- Possibilité de communication immédiate:

Une possibilité de communication immédiate en cas d'agression ou d'incident rassure les voyageurs et permet une intervention plus rapide des secours. Des bornes de communication immédiate seront donc installées en des endroits qui restent à définir.

3.3.5.1.6. Matériel roulant – Climatisation des véhicules

Un climat agréable à l'intérieur des véhicules en toute saison constitue un élément essentiel du confort offert aux clients. Partant, le nouveau matériel sera équipé d'office d'un système de climatisation, tandis que les automotrices Z2000 seront équipées après coup d'un tel système.

3.3.5.1.7. Contrôle permanent de la qualité

Un niveau de qualité satisfaisant ne saurait être maintenu que si cette qualité est soumise à un contrôle permanent. Ce contrôle doit comporter tous les aspects qui ont une influence sur la perception que le client peut avoir de la qualité des services qui lui sont offerts.

Partant, une cellule spéciale sera chargée du contrôle systématique de la qualité.

3.3.5.2. *Le cercle de qualité*

Lors de l'élaboration du PLAN QUALITE VOYAGEURS, les CFL ont décidé d'associer aux travaux le personnel travaillant sur le terrain. En effet, pour obtenir des mesures réalistes et réalisables, l'avis du personnel concerné est indispensable. Pour obtenir cet avis rapidement et de façon structurée, un cercle de qualité pilote a été mis en place. Ce cercle de qualité pilote avait pour objectifs principaux de:

- recueillir systématiquement les défauts, insuffisances, problèmes manifestes de tout ordre rencontrés par le personnel du service voyageurs dans son travail quotidien sur le terrain;
- recueillir systématiquement les propositions du personnel du service voyageurs pour des améliorations pouvant être appliquées à court terme.

3.3.5.3. *Le poste de commande centralisé*

Pour une mise en application rapide des mesures définies dans le PLAN QUALITE la réalisation d'un poste de commande centralisé (PCC) est un élément indispensable. Une gestion de l'exploitation par un PCC est un élément indispensable pour assurer une qualité correcte du service voyageurs dans le contexte des CFL.

3.3.5.4. *Le concept de l'information du client*

Une des mesures urgentes définies par le PLAN QUALITE est l'amélioration de l'information des voyageurs. C'est pourquoi l'élaboration d'une conception de l'information de voyageurs a été traitée de façon prioritaire.

Au vu du niveau actuel de l'information des voyageurs au Luxembourg, tous les efforts pour améliorer la part du marché des transports publics doivent impérativement être accompagnés d'une amélioration de l'information des voyageurs pour pouvoir produire un effet. Les activités menées en vue de l'élaboration d'un plan de qualité du service voyageurs national des CFL ont révélé l'importance d'une mise à niveau rapide de l'information des voyageurs.

La conception de l'information des voyageurs doit s'étendre sur des domaines aussi divers que la signalétique, l'affichage, les moyens d'information dynamiques, les informations données oralement, les publications, les systèmes d'information informatisés etc. Il importe également de couvrir tant les informations à mettre à disposition en dehors du réseau que celles aux points d'arrêt et dans les trains. La question de la disponibilité des informations dans le temps ne doit pas être négligée. De plus, il faut tenir compte du fait que les différentes catégories de voyageurs ont d'autres besoins en information.

3.3.6. Les ressources humaines

3.3.6.1. *Le personnel actif*

Malgré l'heureux aboutissement fin 1998 des efforts déployés à tous les niveaux hiérarchiques pour adapter les CFL au niveau organisationnel aux exigences d'un marché concurrentiel, l'exercice 1999 doit encore être considéré comme année de transition. Lors de la confection de l'effectif 1999, il fallait prendre en considération pour la première fois le transfert d'un certain nombre d'activités aux nouvelles filiales des CFL.

Ce transfert est d'ailleurs à l'origine, du moins partiellement, de la diminution de 18 unités à l'effectif de la société mère. Par contre, on doit relever que cette régression a pu être réalisée malgré un renforcement substantiel, devenu nécessaire suite entre autre à l'introduction du TAKT 98, des effectifs du personnel de conduite et d'accompagnement des trains.

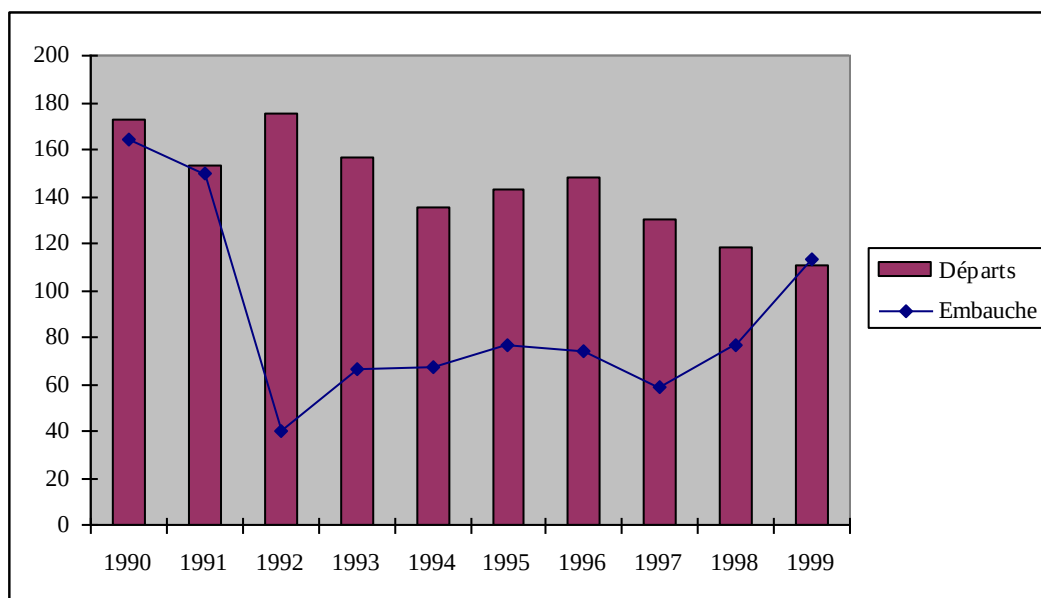
Le tableau ci-après regroupe les embauchages respectivement les reprises⁵ réalisées au cours de l'exercice 1999 :

Cadre hors statut:	2	Agents
Carrière inférieure:	30	Agents
Carrière artisanale:	38	Agents
Carrière moyenne:	12	Agents
Carrière supérieure:	26	Agents
Employés privés:	1	Agents
Cadre auxiliaire:	4	Agents
Total:	113	Agents

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période s'élève à 111 agents, l'effectif sur place est resté plus ou moins constant.

⁵ par exemple après un congé sans traitement

Le graphique ci-après regroupe les valeurs absolues des départs et embauchages enregistrés entre 1990 et 1999:



A noter qu'en fin d'exercice 1999, l'effectif sur place de la société mère des CFL s'est élevé, compte tenu du personnel non disponible en raison d'un congé de maternité respectivement d'un congé pour travail à mi-temps, à 2 999 agents, ce qui a représenté un surplus de 7 unités seulement par rapport à l'effectif approuvé. Considérant donc que les embauchages dont question ci-dessus ont été réalisés en fonction des besoins réels des différents services, on peut conclure que la restructuration des CFL n'a altéré en aucune manière le bien-fondé des propositions d'effectif soumises au Conseil d'Administration.

3.3.6.2. *Le personnel retraité*

A la date du 31 décembre, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 4.005 dépassant ainsi le nombre des actifs de plus de mille unités.

3.3.7. Les moyens d'exploitation

3.3.7.1. *Les installations techniques*

3.3.7.1.1. Le projet de construction d'un Centre de Remisage et de Maintenance du Matériel (CRM)

Le projet CRM est prévu pour permettre le remisage, l'entretien courant, la réparation et le nettoyage du matériel roulant ferroviaire CFL et étranger. Le terrain disponible se situe sur l'emplacement de l'actuel Dépôt de Luxembourg. Aussi est-il destiné à remplacer les Ateliers et le Dépôt de Luxembourg en regroupant les activités afférentes sur un seul site.

Le consultant TRANSURB de Bruxelles a été chargé de faire une étude relative à la conception et à l'implantation du nouveau CRM à Luxembourg. Le résultat sous forme d'un avant-projet en trois phases présentant un degré de finition déjà appréciable a été remis aux CFL en octobre 1999.

Pour la suite du projet, il est prévu au cours de l'exercice 2000:

- de lancer la procédure d'autorisation commodo-incommodo;
- de charger le consultant TRANSURB, en collaboration avec un bureau d'études luxembourgeois, à élaborer une étude géométrique approfondie finalisant également quelques adaptations qui se sont avérées nécessaires à la suite des études précédentes;
- de préparer les dossiers en vue de l'allocation des crédits d'investissement nécessaires;
- de faire envoyer les avis de publication prescrits au J.O.C.E. .

3.3.7.1.2. Le déménagement du Magasin 01 de Luxembourg en vue de la remise de la "Rotonde Sud de Bonnevoie" en gare de Luxembourg au Ministère des Affaires Culturelles:

Dans le cadre de la nouvelle répartition des droits de propriété sur le domaine ferroviaire entre l'Etat et les CFL, les deux rotondes de la Gare de Luxembourg ont été attribuées au patrimoine de l'Etat, mais ont continué à être occupées par les services des CFL.

La rotonde sud à Luxembourg-Bonnevoie datant de 1875 et qui a été classée comme monument national par l'arrêté gouvernemental du 18 janvier 1991 a fait l'objet d'une demande de récupération de la part du Ministère des Affaires Culturelles.

Ce bâtiment circulaire d'un diamètre de 52 m, de construction mixte, mur extérieur en pierres naturelles et charpente métallique de la toiture équipée d'un lanterneau a été érigé aux fins de remisage de locomotives à vapeur. A partir des années 60, à la suite de la suppression du service des locomotives à vapeur, cette rotonde servait comme magasin aux Ateliers de Luxembourg.

Les Ateliers de Luxembourg ont libéré la rotonde en question en temps utile avant la remise officielle des clés le 31 janvier 2000.

3.3.7.2. *Le matériel roulant*

3.3.7.2.1. Le matériel moteur

Jusqu'à la fin de l'exercice 1999, 15 des nouvelles locomotives électriques bitension 3/25 kW de la série 3000 ont été mises en service. En considération des problèmes multiples rencontrés lors de la mise en service et de l'exploitation de ces locomotives, l'acceptation des 5 dernières locomotives a été recalée jusqu'au moment où la fiabilité du matériel a atteint un degré tel qu'un trafic régulier peut être entamé.

Sur le vu des incidents techniques constatés sur le matériel étranger, notamment allemand et français, circulant en trafic mixte avec les nouvelles locomotives, des essais à grande échelle ont eu lieu pour déterminer les causes de ces incidents. Aussi les CFL ont-ils fait appel à un consultant extérieur qui, à l'aide d'une campagne de mesures confiée à des spécialistes des chemins de fer danois (DSB) a pour mission de déterminer les causes et de proposer des solutions. Ce dossier ayant été remis début février 2000, l'analyse est en cours. Entre-temps les locomotives sont utilisées en trafic voyageurs, à puissance réduite.

En décembre 1999 une première locomotive de la série 1800 a été équipée par les ateliers CFL d'une installation INDUSI afin de permettre également à l'avenir une interpénétration sur le réseau de la DB AG. Sept autres locomotives seront équipées à l'identique jusqu'à la mi-2000.

3.3.7.2.2. Le matériel à marchandises remorqué

Pour remédier à la pénurie croissante en wagons spéciaux destinés aux transports de produits sidérurgiques les CFL ont commandé au mois de juillet, après publication au Journal Officiel des Communautés Européennes, chez TATRAVAGONKA en Slovaquie, 70 wagons à bogies à berceaux et à bâchage mécanique, du type Shimmnss, pour le transport de rouleaux de tôle et 100 wagons plats à bogies de 25m de longueur utile, du type Rbnps, pour le transport de produits de grandes dimensions au départ des sites sidérurgiques du Grand Duché. Ces wagons seront fournis entre mai 2000 et avril 2001.

Pour satisfaire à la demande de wagons pendant la période de construction et de livraison de ce matériel les CFL ont renforcé leur parc commercial par la location de 44 wagons plats à bogies de 18,5m de longueur utile, du type Rens, auprès de la Ahaus Alstätter Eisenbahn, et par la location de 20 wagons plats à bogies d'une longueur utile de respectivement 20,3 et 22,37m auprès de G.E.Cargo Rail Services. En plus 20 wagons plats, du type RSS, équipés de cadres pivotants pour le transport de caisses amovibles ont été munis de plates-formes amovibles conçues pour le transport de demi-produits au départ de la société STUL.

En plus il a été lancé le 31 décembre un appel d'offres pour l'acquisition de:

- 150 wagons plats à bogies de 18,5 m de longueur utile sans bords latéraux, du type Rnss, destinés à remplacer des wagons plats dont la construction remonte à 1964 et sur lesquels il faudrait faire de lourds investissements dans l'entretien des bogies et dans la transformation du frein pour les maintenir aptes au trafic international;
- 80 wagons plats à bogies de 18,5 m avec bords latéraux, du type Renss, pour le transport de fil machine;
- 80 wagons plats à bogies de 18,5 m avec couverture mobile, du type Rlnss, pour le transport de fil machine craignant les intempéries.

Au cours de l'exercice écoulé les Ateliers de Pétange ont transformé pour le trafic de clinker, entre InterMoselle et Luxport, 20 wagons Falns à trémies ouvertes en Talns par le remplacement de la caisse et l'application d'une toiture avec commande pneumatique à l'ouverture/fermeture des trappes de déchargement et de la toiture. Un prototype avait été réalisé par ROLANFER en 1996. Il reste à transformer 9 wagons par les Ateliers de Pétange.

Durant l'exercice écoulé 70 wagons à marchandises, dont 47 du parc commercial et 23 du parc de service ont été retirés du trafic pour être réformés en raison de leur mauvais état général. Ces wagons seront mis à la ferraille et non remplacés.

3.3.7.7.3. Le matériel voyageurs

Sur le vu de la pénurie en matériel automoteur à voyageurs (automotrice électrique 2003 accidentée à Howald toujours en réparation auprès de la SNCF), les CFL ont loué en mai 1999 auprès de la Dürer Kreisbahn un autorail léger "RegioSprinter" pour assurer le trafic voyageurs entre Bettembourg et Dudelange. Ce véhicule a été restitué le 30 décembre 1999.

En décembre les CFL ont adjugé à Alstom Belgium Transports le marché relatif à la fourniture de 6 autorails Diesel type X73500. La fourniture du premier véhicule est attendu pour septembre 2000.

3.3.7.4. *Les investissements dans les installations fixes et les équipements*

3.3.7.4.1. Les investissements en matière de sécurité des circulations ferroviaires:

En vue de la réalisation du système d'arrêt automatique des trains "Memor II+" les travaux d'aménagement de 'crocodiles' au droit des signaux fixes principaux des lignes Zoufftgen - Luxembourg, Bettembourg - Esch/Alzette-Pétange, Bettembourg - Dudelange/Usines, Luxembourg - Kleinbettingen et Luxembourg - Wasserbillig ont été réalisés, soit 24% des signaux fixes principaux qui sont équipés et en service (situation au 31 décembre 1999).

3.3.7.4.2. La gare de Pétange

En 1999 les travaux de finition (pistes, soudures, libération, etc.) relatifs aux travaux de renouvellement des voies et des appareils de voie réalisés en 1997 et 1998 ont été effectués. Les installations de traction électrique ont été modifiées et adaptées à la nouvelle situation des voies. Des travaux de finissage à l'intérieur du bâtiment du nouveau Poste Directeur ont été effectués, tandis que les travaux de montage des installations en cabine et en campagne du nouveau poste de signalisation informatisée ont été entamés et se poursuivent suivant planning. Une nouvelle marquise a été construite au quai 1 ainsi que 4 potences et 1 portique pour les installations de signalisation. Le passage inférieur situé au point kilométrique 0.285 de la ligne Pétange-Athus (P.I. Genewo) a été remis en état et un revêtement mural en carrelage a été posé dans le souterrain à voyageurs.

3.3.7.4.3. La Gare d'Esch-sur-Alzette

Des travaux de renouvellement d'appareils de voie ainsi que des travaux d'assainissement et de drainage ont été commencés en 1999. Le renouvellement de 11 appareils de voie, dont 5 traversées-jonction doubles, a été effectué de septembre à décembre 1999 dans la partie centrale de la gare.

Les travaux en cours en gare d'Esch-sur-Alzette aux secteurs tête Schiffflange et tête Belval-Usines seront poursuivis en 2000. Suite au renouvellement des aiguilles du secteur Centre les installations de signalisation ont été adaptées. En outre les circuits de voie sur le viaduc d'Esch-sur-Alzette ont été remplacés par des compteurs d'essieux. Des travaux de réfection de l'isolation d'étanchéité du passage inférieur situé au point kilométrique 9.137 en gare d'Esch-sur-Alzette ont été exécutés.

3.3.7.4.4. La Gare de Tétange

Les travaux de modernisation des installations fixes ont été poursuivis. Après le renouvellement de 8 appareils de voie et de 1 000 m de voie courante en 1998, les voies 1 à 3 ont été renouvelées sur une longueur de $\pm 1\ 600$ m au courant de l'exercice 1999. Suite à la nouvelle situation des voies les installations de traction électrique ont été modernisées et adaptées et des modifications au poste de signalisation ont été accomplies.

3.3.7.4.5. La ligne de Luxembourg à Wasserbillig

Les travaux de modernisation de la ligne, accompagnés de redressement de courbes et de déplacement de ligne en certains endroits, dans le but d'améliorer les conditions de gabarit de libre passage, ont été terminés au courant de l'exercice 1999.

- En gare d'Oetrange des travaux de génie civil en vue de la modernisation du souterrain à voyageurs ont été réalisés.
- En gare de Roodt des travaux d'assainissement de la plate-forme des voies ont été effectués et les quais à voyageurs ont été renouvelés. Des appareils de voie ont été renouvelés, les installations de traction électrique ont été adaptées à la nouvelle situation des voies et des adaptations de signalisation ont été accomplies au poste de signalisation suite aux travaux de renouvellement des installations voie en 1998.
- En gare de Wecker des travaux de remplacement de rails ont été effectués, les installations de traction électrique ont été modernisées et des adaptations de signalisation ont été accomplies au poste de signalisation suite aux travaux de renouvellement des installations voie en 1998.

En même temps des travaux de consolidation ont été exécutés dans la tranchée rocheuse située au point kilométrique 4.130.

3.3.7.4.6. La ligne de Zoufftgen à Luxembourg

Les travaux de renouvellement des voies de la ligne ont été commencés en 1999. Dans une première phase les voies gauche et droite du tronçon de ligne entre Bettembourg et Berchem/Nord (points kilométriques 7.000 – 9.750) ont été renouvelées en profils de rail UIC60 et mis à une entre-axe de 4.00 m afin d'améliorer les conditions de gabarit.

Les 5 500 m de voie courante ont été renouvelés en mettant en œuvre les moyens les plus modernes, à savoir un train de pose et une dégarnisseuse mécanique. Afin de réduire au maximum les répercussions sur le trafic ferroviaire de cette ligne hautement sollicitée, les travaux, qui s'étaient étalés sur six semaines, ont été effectués en fin de semaine.

En ce qui concerne les installations caténaires, les lignes de contact ont été adaptées comme suite au chantier de renouvellement de voie.

Le passage inférieur situé au point kilométrique 8.302(Berchem) de la ligne en question a été reconstruit et une nouvelle route de liaison a été réalisée entre le passage inférieur situé au point kilométrique 9.402 et le passage à niveau N°7 en vue de la suppression de ce passage à niveau.

3.3.7.4.7. La ligne de Bettembourg à Dudelange/Usines

Dans le cadre de la réalisation de deux nouveaux arrêts à Dudelange-Burange et Dudelange-Centre deux nouveaux quais à voyageurs ont été construits.

3.3.7.4.8. Les adaptations et modifications aux installations de signalisation

- Poste de signalisation décentralisé de Syren/Alzingen:
Le bâtiment modulaire a été mis en place. Les travaux de montage des installations en cabine ont été achevés fin 1999 ; les travaux de montage des installations en campagne ont été entamés.
- Triage central de Bettembourg-Dudelange:
Afin d'améliorer les performances des installations du triage central de Bettembourg-Dudelange, les logiciels d'exploitation ont été adaptés pour intégrer le 4e faisceau de débranchement dans le système du "Tir au But". Les travaux en campagne tels que l'équipement de toutes les voies d'un nouveau type de radars se poursuivront pendant l'an 2000.
- Ligne Bettembourg-Esch/Alzette:
Remplacement du câble de télécommunications en cuivre et pose d'un nouveau câble à fibres optiques sur le tronçon de ligne Bettembourg-Esch/Alzette.
- Gare de Dippach-Reckange:
Le circuit de voie long 771 équipé d'un filtre sélectif a été remplacé par un compteur d'essieux.

3.3.7.4.9. Les travaux aux installations de traction électrique

Dans le cadre du projet de renforcement de l'alimentation électrique du réseau électrifié des CFL, la réalisation du système à 2x25 kW et les adaptations du découpage électrique des caténaires sont en cours sur les lignes Bettembourg-Esch/Alzette et Pétange-Esch/Alzette.

Sur la ligne Luxembourg-Troisvierges une station de séparation a été créée à Haut-Bellain comme suite à la mise en service partielle de l'électrification Gouvy-Trois/Ponts par la SNCB.

3.3.7.4.10. Les Infrastructures

Sur la ligne du nord la mise en place de buses métalliques dans divers aqueducs et ponts rivières ainsi que la remise en état, respectivement le remplacement de garde-corps de divers ponts ont été effectués.

Dans le cadre de la modernisation et de la remise en état du souterrain à voyageurs en gare de Clervaux un revêtement mural en carrelage a été posé.

Des travaux de débroussaillage et de peignage dans les tranchées rocheuses de la ligne du nord ont été accomplis.

Des abris pour voyageurs ont été construits à diverses gares et haltes.

Des plates-formes pour l'aménagement de nouveaux postes autotransformateurs ont été réalisées à Huncherange et Pétange.

Des travaux de terrassement et de pose de caniveaux ont été effectués sur diverses lignes pour les besoins de la Division Signalisation et Télécommunication.

3.3.7.5. *L'informatique*

En 1999 le Service Informatique des CFL s'est consacré principalement à des projets entrant dans la mise en conformité de ses applications et de ses équipements à l'année 2000, notamment:

- la migration de l'ensemble du parc informatique PC vers Windows Nt qui a nécessité l'acquisition d'un nouveau matériel et la reconfiguration de 750 postes de travail;
- l'upgrade de tous les logiciels bureautiques vers les dernières versions disponibles pour être compatibles avec Windows NT/an 2000;
- l'achat et la mise en service de 6 nouveaux serveurs;
- la migration de serveurs bureautiques vers Solaris Unix;
- la certification des autres équipements informatiques (composants actifs réseau,...).

Des travaux de réaménagement du centre de calcul visant à protéger les machines sensibles à la poussière de papier engendrée par les imprimantes et copieurs ont été menés à bien. L'adaptation du système d'extinction incendie à la nouvelle réglementation a également été réalisée.

Le Service Informatique des CFL a poursuivi la mise en place des logiciels de type client-serveur hébergés sur des serveurs d'application Unix : Le logiciel HR-Access de gestion du personnel et de calcul des salaires est opérationnel depuis août 1999 alors que le projet d'implémentation du module Plant Maintenance de SAP R/3 aux ateliers du matériel des CFL a été entamé.

4. Le Transport de Marchandises par Route

4.1. Les travaux au sein de l'Union européenne

4.1.1. Intermodalité / transport combiné

En ce qui concerne les travaux au niveau communautaire, il incombe de relever la communication de la Commission européenne relative à l'intermodalité et au transport intermodal de marchandises dans l'Union européenne.

Le Conseil a souscrit à l'objectif de développer le transport intermodal de marchandises, en assurant une intégration optimale des divers modes de transport. Ceci devrait permettre d'offrir des services de transport de porte à porte continus et répondant aux besoins du client tout en permettant une utilisation efficace et rentable du système de transport.

Dans le cadre des Conseils européens de Vienne (décembre 1998) et de Cologne (juin 1999) et dans l'optique du Conseil européen d'Helsinki en décembre 1999, le Conseil "Transports" a élaboré un rapport concernant une stratégie relative à l'intégration des questions d'environnement et de développement durable dans la politique des transports.

L'intégration des questions d'environnement et de développement durable dans la politique des transports nécessite la poursuite des efforts, notamment par la promotion des transports intermodaux et des transports combinés.

Dans ce cadre, le Conseil sous présidence allemande a eu, suite aux accidents survenus récemment dans le tunnel du Mont Blanc et dans le tunnel de Tauern, un débat d'orientation sur la proposition de directive de la Commission européenne visant à favoriser le recours au transport combiné comme substitut au transport routier. La proposition vise à modifier la directive 92/106/CEE qui établit des règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre Etats membres en retenant entre autres une nouvelle définition plus précise du transport combiné, certaines mesures d'incitation en faveur du transport combiné notamment de nature fiscale ainsi qu'une levée des interdictions de circuler pendant le week-end et la nuit pour les trajets routiers initiaux et terminaux.

4.1.2. Droit d'usage / Eurovignette

Les conditions juridiques relatives à la procédure de co-décision simplifiée, entrée en vigueur dans le cadre du traité d'Amsterdam ayant été remplies, la directive relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures, dite "Eurovignette", a été arrêtée par le Conseil sous présidence allemande.

Dans le contexte du développement du marché intérieur des transports routiers, les droits d'usage pour poids lourds sont modulables. Ils prennent donc en compte à côté de la durée d'utilisation de l'infrastructure également le nombre des essieux ainsi que la performance environnementale et de sécurité (norme EURO).

La directive assure une meilleure couverture des coûts associés à l'usage de l'infrastructure routière et admet une différenciation des taux en introduisant une variation des charges imposées aux poids lourds selon les dégâts provoqués aux infrastructures et selon la pollution de l'air engendrée.

4.1.3. Aménagement du temps de travail dans le secteur des transports routiers

La proposition de directive relative à l'aménagement du temps de travail des travailleurs mobiles exécutant des activités de transport routier ainsi que des conducteurs indépendants vise à offrir une protection de base aux travailleurs mobiles exécutant des activités de transport routier et à améliorer par ce biais la sécurité routière ainsi que la santé des travailleurs mobiles par des périodes de repos minimales quotidiennes et hebdomadaires ainsi que des pauses appropriées.

La proposition de la Commission européenne prévoit un temps de travail hebdomadaire maximum de 60 heures, avec une durée moyenne maximale hebdomadaire de 48 heures de travail sur quatre mois. Le temps de travail couvre non seulement le temps de conduite, mais également des activités telles que le chargement, l'entretien et le nettoyage.

Après trois débats d'orientation du Conseil, la Finlande, au terme de sa présidence, a dû constater qu'un accord n'a pas pu être dégagé notamment quant à la question de savoir si le champ d'application de la directive doit couvrir ou non les conducteurs indépendants.

Tenant compte de la volonté exprimée par le Conseil de progresser dans le dossier, les deux futures présidences et la Commission se sont dit prêtes à continuer à rechercher un compromis équilibré.

4.1.4. Interdictions de circulation en fin de semaine

Le Conseil a tenu un débat d'orientation sur une proposition de directive de la Commission européenne concernant un système transparent de règles harmonisées en matière de restrictions à la circulation applicables aux poids lourds effectuant des transports internationaux sur des routes déterminées où il n'existe actuellement pas de législation européenne. En effet, toute la législation concernant les restrictions à la circulation et toutes les exemptions à ce titre applicables aux poids lourds relèvent des Etats membres.

La proposition de la Commission vise à établir au niveau communautaire un certain niveau d'harmonisation des conditions dans lesquelles les restrictions à la circulation sont imposées dans les Etats membres.

4.2. **Les travaux de la CEMT**

Au cours de l'année écoulée, une participation active aux travaux de la CEMT tant au niveau du Conseil des ministres et de leurs suppléants qu'au niveau des différentes commissions de travail a été assurée par le Ministère des Transports.

S'étant vu confiée en 1999 la présidence du Groupe de travail sur les Transports routiers, le Ministère luxembourgeois a axé les travaux du groupe principalement sur un rapprochement des conditions sociales dans le domaine du transport routier entre les Etats membres de l'Europe de l'Ouest et ceux de l'Europe Centrale et Occidentale.

En outre, une adaptation de la résolution d'ensemble sur les transports internationaux de marchandises par route a été initiée par le Ministère afin d'assurer un rapprochement par étapes entre les conditions d'accès à la profession prévues dans le cadre CEMT et l'acquis communautaire.

4.3. Les relations bilatérales

L'approche libérale en matière d'accès au marché a aussi marqué en 1999 les négociations bilatérales et les commissions mixtes tenues dans le cadre des transports routiers internationaux par route.

Le Ministère des Transports a ainsi eu des contacts bilatéraux avec les autorités compétentes pour les transports routiers de la République fédérale de Russie, de Belarus, de la Roumanie, de la Hongrie, de l'Albanie, de l'Autriche et des Etats baltes.

Le but poursuivi par le Ministère des Transports a consisté à réduire substantiellement et dans toute la mesure du possible les démarches administratives en procurant une plus grande flexibilité aux transporteurs luxembourgeois qui pourront désormais circuler au départ, à destination et à travers la plupart des pays européens sans restriction quantitative et sous le seul couvert de leur licence communautaire.

Aperçu sur les accords bilatéraux conclus par le Luxembourg dans le domaine des transports routiers de marchandises

4.3.1. Etats membres de l'Union Européenne

A l'exception du transit par l'Autriche (système des écopoints), toutes les opérations de transports (international et cabotage) peuvent être effectuées sans restrictions quantitatives sous le couvert de la licence communautaire.

Concernant les transports triangulaires au départ ou à destination d'un Etat communautaire vers ou en provenance d'un Etat non communautaire, les transporteurs luxembourgeois se voient soumis à un contingent d'autorisations triangulaires pour l'Autriche (500 autorisations), la Finlande (200 autorisations) et la Suède (30 autorisations).

4.3.2. Etats de l'Espace Economique Européen

Islande

Ce pays est membre de l'EEE, mais le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bilatéral avec lui pour des raisons géographiques évidentes.

Liechtenstein

Ce pays est membre de l'EEE, mais le Luxembourg n'a pas conclu d'accord bilatéral avec lui. Par le passé, aucune autorisation de transport n'a été exigée dans les relations bilatérales.

Norvège

Accord du 20 octobre 1980

Transport bilatéral: libéré

Transport de transit: libéré

Transport triangulaire: interdit, sauf autorisation spéciale à solliciter auprès du Ministère des Transports à Oslo.

4.3.3. Etats membres de la CEMT(Conférence Européenne des Ministres des transports)

Belarus

Un projet d'accord a été négocié. Aucune autorisation n'est exigée dans les relations avec le Belarus.

Bulgarie

Accord du 24 mars 1989

Transport bilatéral: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport de transit: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport triangulaire: Régime d'autorisation et de contingentement

Contingent: 100 autorisations universelles au voyage

Bosnie-Herzégovine

Un projet d'accord a été paraphé le 10 juin 1997. Aucune autorisation n'est exigée dans les relations avec la Bosnie-Herzégovine.

Croatie

Un projet d'accord a été paraphé le 8 mars 1993. Aucune autorisation n'est exigée dans les relations avec la Croatie.

Estonie

Un accord entre les trois pays du Benelux et les trois Pays baltes [Estonie, Lettonie, Lituanie] a été signé le 11 juin 1992. Le contingent est adapté annuellement aux besoins. Actuellement le Luxembourg dispose de 150 autorisations valables pour le trafic d'origine et de destination, le transit et le trafic triangulaire.

Hongrie

Les deux parties ont convenu de libéraliser provisoirement, dans le cadre de l'Accord de juin 1986 le transport bilatéral, le transport de transit ainsi que le transport triangulaire.

Lettonie

Un accord entre les trois pays du Benelux et les trois Pays baltes [Estonie, Lettonie, Lituanie] a été signé le 11 juin 1992. Le contingent est adapté annuellement aux besoins. Actuellement le Luxembourg dispose de 150 autorisations valables pour le trafic d'origine et de destination, le transit et le trafic triangulaire.

Lituanie

Un accord entre les trois pays du Benelux et les trois Pays baltes [Estonie, Lettonie, Lituanie] a été signé le 11 juin 1992. Le contingent est adapté annuellement aux besoins.

Actuellement le Luxembourg dispose de 200 autorisations valables pour le trafic d'origine et de destination, le transit et le trafic triangulaire.

Macédoine

Un accord avec cette ancienne république de Yougoslavie a été paraphé le 10 avril 1998. Il est convenu que le transport bilatéral, le transit et le trafic triangulaire sont libérés d'autorisations.

Moldavie

Un accord a été paraphé le 22 septembre 1998. Il est convenu qu'un contingent de 100 autorisations universelles est échangé entre parties.

Pologne

Les deux parties ont convenu de libéraliser provisoirement, dans le cadre de l'Accord du 26 avril 1989 le transport bilatéral, le transport de transit ainsi que le transport triangulaire.

Roumanie

Accord du 14 août 1991

Transport bilatéral: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport de transit: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport triangulaire: Régime d'autorisation et de contingentement

Contingent: 400 autorisations au voyage, valables pour le trafic bilatéral et le transit, et 200 valables pour le trafic triangulaire.

Fédération de Russie

Accord du 22 octobre 1990 conclu entre le Luxembourg et l'U.R.S.S. La Russie a pris la succession de l'Union Soviétique en ce qui concerne les droits et devoirs découlant de cet accord.

Transport bilatéral: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport de transit: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport triangulaire: Régime d'autorisation et de contingentement

Contingent: 200 autorisations au voyage

Slovaquie

Accord du 15 juillet 1982

Transport bilatéral: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport de transit: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport triangulaire: Régime d'autorisation et de contingentement

Contingent: 300 autorisations au voyage

Slovénie

Accord du 21 mai 1993

Toutes les catégories de transport sont libérées d'autorisation.

Suisse

Le Luxembourg n'a pas conclu d'accord avec la Suisse. Cependant, dans la limite des 28 tonnes, les transporteurs du Luxembourg sont autorisés à effectuer toutes les catégories de transports internationaux [bilatéral, transit, triangulaire] en Suisse.

Tchéquie

Accord du 15 juillet 1982

Pour 1999 aucune autorisation n'est exigée dans les relations avec la République tchèque.

Turquie

Accord du 22 mai 1988

Transport bilatéral: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport de transit: Régime d'autorisation et de contingentement

Transport triangulaire: Interdit, sauf autorisation spéciale

Le fret de retour n'est possible qu'avec autorisation spéciale

Contingent: 500 autorisations au voyage

4.3.4. Etats extra-européens et non-continentaux

Maroc

Un projet d'accord a été paraphé le 10 novembre 1998. Il est convenu qu'un contingent de 500 autorisations universelles au voyage est échangé entre parties.

4.4. La coopération en matière de contrôles des transports routiers entre les Ministres du Benelux et de la France

Sur invitation de Monsieur le Ministre des Transports, un Arrangement administratif qui formalise la mise en place d'une coopération institutionnalisée entre les services de contrôle des transports routiers du Benelux et de la France a été signé le 5 octobre à Luxembourg.

L'Arrangement porte les signatures de Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Equipement, des Transports et du Logement pour la France, de Madame Isabelle DURANT, Vice-Première Ministre et Ministre de la Mobilité et des Transports de Belgique, de Madame Tineka NETELENBOS, Minister van Verkeer en Waterstaat des Pays-Bas et de Monsieur Henri GRETHEN, Ministre des Transports du Luxembourg, pour les pays du Benelux.

La signature officielle s'est déroulée en présence du Secrétaire Général du BENELUX.

L' "*Arrangement administratif entre le Ministre des Transports du Royaume de Belgique, le Ministre des Communications et Waterstaat du Royaume des Pays-Bas, le Ministre des Transports du Grand-Duché de Luxembourg et le Ministre des Transports de la République française concernant la coopération entre les services de contrôle des transports routiers et instituant un organisme chargé de sa mise en œuvre*" traduit la volonté politique commune de ces quatre Etats de retenir, dans le respect des législations nationales et internationales, une collaboration plus étroite et efficace entre leurs administrations dans le domaine des contrôles des transports routiers.

Le souci d'améliorer la sécurité routière, de préserver la situation sociale des conducteurs et de garantir une situation de concurrence saine dans le secteur des transports routiers, en particulier suite à la libéralisation des transports routiers sur le plan communautaire, a conduit à cette coopération internationale. Celle-ci fonctionne sous la dénomination "Euro Contrôle Route" et elle est ouverte à l'adhésion d'autres Etats membres de l'Union européenne. Le secrétariat est assuré par l'Union économique Benelux.

A côté de la possibilité d'organiser des programmes de formation et d'échanger des informations et des expériences relatives à l'organisation des services de contrôles, l'Arrangement prévoit, dans le cadre de la législation communautaire, des contrôles coordonnés et conjoints, notamment en ce qui concerne la réglementation relative au temps de conduite et de repos, ainsi qu'un échange systématique de données concernant les infractions constatées dans l'un des pays et commises par les transporteurs routiers établis dans l'un des autres pays.

Finalement il convient de souligner le souhait politique, retenu au paragraphe 5 de l'Arrangement administratif d'organiser des concertations périodiques notamment pour adopter dans le cadre de la politique des contrôles de l'Union européenne une position commune.

5. La Navigation et le Transport fluvial

La présentation de ce chapitre comporte les aspects suivants:

- l'activité législative;
- l'activité internationale;
- le Port de Mertert;
- le Service de la Navigation.

5.1. L'activité législative

- La loi du 31 mai 1999 a porté approbation de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), signé à Genève, le 19 janvier 1996.
- Le règlement grand-ducal du 20 décembre 1999 a modifié le règlement grand-ducal du 29 mai 1998 portant fixation des conditions de sécurité relatives à l'exploitation des menues embarcations sur les cours d'eau.
- L'arrêté grand-ducal du 6 avril 1999 a publié différentes modifications apportées au règlement pour le transport de matières dangereuses sur la Moselle. (Mémorial A N° 40 du 20 avril 1999, p. 1015 et ss.)

Les dispositions y contenues constituent une adaptation de la réglementation mosellane à celle du Rhin et renforcent la sécurité des transports.

- L'arrêté grand-ducal du 23 juillet 1999 a publié une décision prise par la Commission de la Moselle lors de sa session ordinaire du 20 juin 1999 en matière de péages sur la Moselle. (Mémorial A N° 105 du 3 août 1999, p. 1994 et ss.)

Cette décision a été prise en vue d'améliorer la compétitivité de la navigation fluviale et dans le but de conserver les trafics existants sur la Moselle et sur la Sarre et à conquérir éventuellement des transports supplémentaires pour la voie d'eau.

5.2. Les activités internationales

5.2.1. La Commission Economique pour l'Europe (Nations Unies à Genève)

Les travaux seront poursuivis au sein de cette Commission, conjointement par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube et la CEE/ONU, en vue de l'élaboration de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (C.M.N.I.).

L'approbation du Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, fait à Genève, le 17 janvier 1997, ainsi que ses Annexes I à III, vient d'être finalisée.

La Commission Economique a également poursuivi ses travaux pour l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure.

5.2.2. L'Union Européenne

Le règlement CEE N° 1101/89 du Conseil relatif à l'assainissement structurel dans le secteur de la navigation intérieure qui prévoyait de réduire la surcapacité des flottes dans la navigation intérieure par des actions de déchirage de bateaux, coordonnées au niveau communautaire, a touché à sa fin en date du 28 avril 1999 et a été remplacé par le règlement (CE) N°718/99 du Conseil relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie d'eau.

Ce nouveau règlement vise à maintenir, pendant une période maximale de 4 ans, le mécanisme de régulation du marché actuellement en vigueur (règle "vieux pour neuf") afin d'empêcher que les effets des actions de déchirage menées depuis 1999 ne soient annihilés par la mise en service de cales nouvelles. Le rapport de déchirage ou "ratio" sera diminué graduellement. Dès qu'il sera fixé à zéro ou à l'issue de la période de 4 ans, le mécanisme de régulation de la cale se transformerait en un mécanisme de veille qui permettrait, uniquement en cas de crise grave du marché et pour une période limitée dans le temps, de réactiver la règle "vieux pour neuf", accompagnée ou non de mesures d'assainissement structurel.

L'exécution sur le plan national du règlement en question est en cours de procédure.

5.2.3. La Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

Pendant l'année 1999 ont été continués les travaux de mise en oeuvre des mesures pratiques en relation avec la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 décembre 1996.

Le Gouvernement luxembourgeois participera aux frais de l'instance internationale de péréquation et de coordination, telle que définie à l'article 10 de la prédite Convention. Les frais seront à charge du budget de l'Etat et la cotisation de chaque Etat sera fixée à 150.000.- FF pour l'année 1999.

Le projet de loi de ratification de la Convention susmentionnée sera déposé à la Chambre des Députés au courant de l'année 2000.

La Commission Centrale est également en train de discuter sur la Convention relative à la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (C.L.N.I.) et de poursuivre ses travaux en matière de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (C.M.N.I.).

5.2.4. La Commission de la Moselle

Lors de sa session ordinaire du 24 novembre 1999 la Commission de la Moselle a encore approuvé, outre les décisions prises en matière de police, de péages et de marchandises dangereuses mentionnées au point 1), une série de modifications et de compléments apportés au Règlement de police et au Règlement pour le transport de marchandises dangereuses. Ces adaptations aux prescriptions rhénanes comparables sont entrées en vigueur le 1er mars 2000.

Les travaux d'approfondissement du chenal navigable ont été finalisés au courant de l'année 1999.

5.2.6. Le Benelux

En 1999 la Sous-Commission "Transports par voie navigable" ne s'est pas réunie faute de problèmes spécifiques à traiter.

5.3. **Le Port de Mertert**

Les importations de même que les exportations ont affiché une légère régression.

Les produits sidérurgiques se sont maintenus avec 34,5% au premier rang des produits portuaires, suivis du clinker de ciment (22,5%) et des produits pétroliers (15,4%).

Le trafic terrestre a progressé de 27.097 t ou 16,7% pour se hisser à 189.408 t. Cette performance n'a pu être atteinte que grâce aux trafics à destination et en provenance du nouveau centre logistique mise en service par Luxport S.A.. Le trafic terrestre de la zone industrielle du Port a cependant enregistré une diminution de 18,9% pour revenir à 113.805 t.

En outre, le trafic de la dépendance de Bech-Kleinmacher a enregistré une progression notable de 47.066 t ou 59,5% pour atteindre 126.205 t. A noter que ces chiffres ne tiennent pas compte des opérations de déchargement en provenance du dragage de la Moselle (au total 42.689 t).

Les travaux relatifs à l'extension du réseau ferroviaire desservant les deux quais ont démarré le 30 août 1999 et les investissements se chiffrent à quelques 60 millions de LUF.

En octobre 1999, la Société du Port a entamé, en collaboration avec l'Administration des Ponts et Chaussées, les travaux en relation avec l'installation d'un éclairage des aires de stockage sur le quai 2 et la participation de la société dans lesdits travaux s'élèvera à 9,4 millions de LUF.

Il y a lieu de noter que la Société du Port a introduit une demande auprès de l'Etat, propriétaire du domaine portuaire et de son infrastructure, en vue d'analyser l'éventualité d'une intervention dans le financement de ces investissements consentis par le biais du fonds d'amélioration.

Finalement, Luxport S.A. a mis en service une grue mobile desservant l'aire de stockage du quai 1, aménagé un entrepôt couvert pour les produits craignant l'humidité, mis en service une nouvelle pelle mécanique et renouvelé le revêtement de la halle de transbordement au quai 1.

5.4. **Le Service de la Navigation**

5.4.1. L'Aperçu succinct des missions cadre

Notre pays a toujours disposé d'un certain patrimoine fluvial naturel dont les bases légales se trouvent ancrées dans des textes légaux issus de l'ancien droit.

Suite à l'aménagement de la Moselle, le statut de ce patrimoine naturel est passé de celui de simple cours d'eau navigable en infrastructure performante de transport.

Il en découlait que l'Etat luxembourgeois a été appelé à faire face à des missions spécifiques nouvelles qui peuvent être résumées comme suit:

- ⇒ L'exécution des droits et obligations résultant de la participation du Luxembourg à des accords, conventions ou arrangements nationaux et internationaux en matière de navigation intérieure ;
- ⇒ L'exploitation et l'entretien des infrastructures de navigation de manière à assurer une mise à la disposition des usagers dans des conditions optimales de sécurité et d'utilisation ;
- ⇒ La gestion du domaine public fluvial, c'est-à-dire les mesures nécessaires pour la préservation de l'intégrité matérielle du domaine et la concession d'occupations et d'utilisations privatives ;
- ⇒ L'administration du mode de transport de la navigation intérieure conformément aux normes européennes et en vue de promouvoir le développement harmonieux du secteur et de valoriser les potentialités économiques et écologiques intrinsèques nouvellement offertes.

Il est vrai qu'il n'est pas aisé de réaliser ces objectifs d'une manière satisfaisante. L'intensification du trafic et la diversification des utilisations susceptibles de porter atteinte à l'intégrité et à la sécurité d'utilisation des infrastructures engendrent évidemment des contraintes correspondantes au niveau de la surveillance, de la conservation et de l'adaptation des infrastructures aux besoins modernes. En vue de pouvoir relever ce défi, il importe d'améliorer, respectivement de créer les bases légales adéquates.

Par rapport aux autres modes de transport, la navigation intérieure est parfois victime d'une image peu valorisante aux yeux d'un public non averti. Il en va de même des activités qu'il importe de déployer au niveau des infrastructures. Le fait qu'il a, jusqu'ici, été possible de gérer et de faire fonctionner les ouvrages hydrauliques de la Moselle avec efficacité et discrétion s'est d'ailleurs avéré plutôt désavantageux, dans la mesure où d'aucuns s'imaginent le résultat de cette performance par une sorte "d'autofonctionnement", sans réaliser la progression des efforts à déployer sur tous les plans en vue de pouvoir satisfaire les engagements concrets de notre pays et de continuer à faire fonctionner des ouvrages qui frôlent quarante ans. En vue de pouvoir pérenniser la sécurité et la fiabilité d'exploitation des ouvrages hydrauliques de la Moselle, les efforts doivent sensiblement être intensifiés au niveau des activités de restauration et de modernisation.

Voilà pour ce qui est de l'historique et du contexte général. Il reste à rappeler qu'au plan de l'organisation interne de l'administration luxembourgeoise, la gestion de la voie d'eau et des affaires en rapport avec la navigation fluviale a été confiée au Service de la Navigation qui fonctionne depuis 1964 sous l'autorité du département des transports.

Les missions à assumer par l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial impliquent un large éventail d'activités spécifiques qui concernent pour l'essentiel:

- l'exploitation et la gestion domaniale des infrastructures et des équipements relevant du domaine public fluvial, y compris les actes et autorisations déterminant les conditions particulières d'usage et d'occupation ainsi que les mesures à prendre en vue de sauvegarder le domaine public fluvial des atteintes et dégradations ;
- l'exploitation des barrages et écluses de la Moselle, y compris la régularisation des eaux et la perception des péages ;
- l'entretien des installations et équipements des barrages et écluses de la Moselle, des systèmes de gestion du trafic et du réseau hydrométrique ;

- l'exercice de la police de la voie d'eau, tant pour l'utilisation et la conservation du domaine que pour la sécurité et la fluidité de la circulation, y compris les interventions particulières en cas d'avaries, d'incidents ou d'accidents sur la voie d'eau ;
- l'annonce des crues, y compris l'exercice de toutes les activités de support et accessoires nécessaires à la prestation de ce service ;
- les litiges en matière de navigation et autres affaires en rapport avec la gestion du domaine public fluvial ;
- les recherches et initiatives visant à améliorer les conditions d'exploitation et d'utilisation ou à développer les infrastructures du domaine public fluvial ;
- la délivrance des certificats, attestations, homologations, approbations et de tout autre document requis en vertu de la réglementation en vigueur, y compris l'administration des registres afférents ;
- la suite de l'évolution et de la collaboration à l'élaboration de la législation et des conventions, accords ou études et autres travaux ayant trait à la navigation, à la gestion ou au statut de la voie d'eau.

Ces attributions sont assurées sur base d'une organisation rationnelle et optimisée moyennant un matériel spécifique par des agents expérimentés et hautement motivés. A ce dernier titre, il semble encore intéressant de noter qu'une place de choix doit être réservée à la formation. La spécificité et la technicité des missions à assumer implique en effet la nécessité de maintenir et de développer le potentiel des compétences professionnelles des agents. Cet objectif a été atteint par le biais de l'organisation d'un certain nombre de cours et d'exercices de formation.

S'agissant d'une infrastructure opérationnelle 24 heures sur 24 heures tous les jours de l'année, il convient de noter à titre subsidiaire, que le S.N. est tenu, en vue de pouvoir répondre aux impératifs de continuité d'administration respectivement d'accessibilité et d'intervention de l'autorité gestionnaire de la voie d'eau, d'assurer un service de permanence.

5.4.2. Le bilan général de la gestion de la voie d'eau

En tant que gestionnaire de la voie d'eau, le Service de la Navigation s'est efforcé, à l'instar des années précédentes, à assurer l'exécution de ses missions en tenant compte du caractère multifonctionnel de la voie d'eau, c'est-à-dire en cherchant à concilier au mieux les intérêts des fonctions transport, de l'hydraulique fluviale (écoulement des eaux, prises et rejets d'eau, etc.), des loisirs (sports et loisirs nautiques, tourisme, pêche, etc.), ainsi que de la production d'énergie hydroélectrique, et ceci sans négliger les aspects écologiques, aménagement du territoire ou de la protection des sites.

Pour ce qui est de la gestion des infrastructures de transport de la Moselle canalisée, il a été possible de garantir malgré des conditions de travail parfois difficiles imputables à la pénurie d'effectifs, la continuité d'exploitation technique et administrative de la voie d'eau.

Dans l'intérêt de la sécurité d'exploitation de la voie d'eau et de l'information des usagers ont ainsi été publiés au cours de 1999 pas moins de 39 avis portant sur diverses prescriptions particulières ou des modifications temporaires des conditions d'exploitation de la voie d'eau. A noter que ces interventions étaient notamment motivées par des travaux et des manifestations publiques sur la voie d'eau.

En ce qui concerne les mesures destinées à améliorer les conditions de navigation sur la Moselle, il reste à signaler que les travaux d'approfondissement du chenal navigable ont pu être finalisés. C'est par avis du 4 juin 1999 que les usagers de la voie d'eau mosellane ont été informés qu'ils peuvent disposer d'une profondeur garantie du chenal de 3 m.

5.4.3. L'exploitation des infrastructures de la voie d'eau

☐ Exploitation commerciale de la voie d'eau

En ce qui concerne le volet de l'exploitation commerciale de la Moselle canalisée, il y a seulement lieu de signaler qu'une somme de 2.944.562 LUF a été encaissée pour le compte de la Société Internationale de la Moselle, au titre de péages de circulation respectivement de taxes d'éclusage.

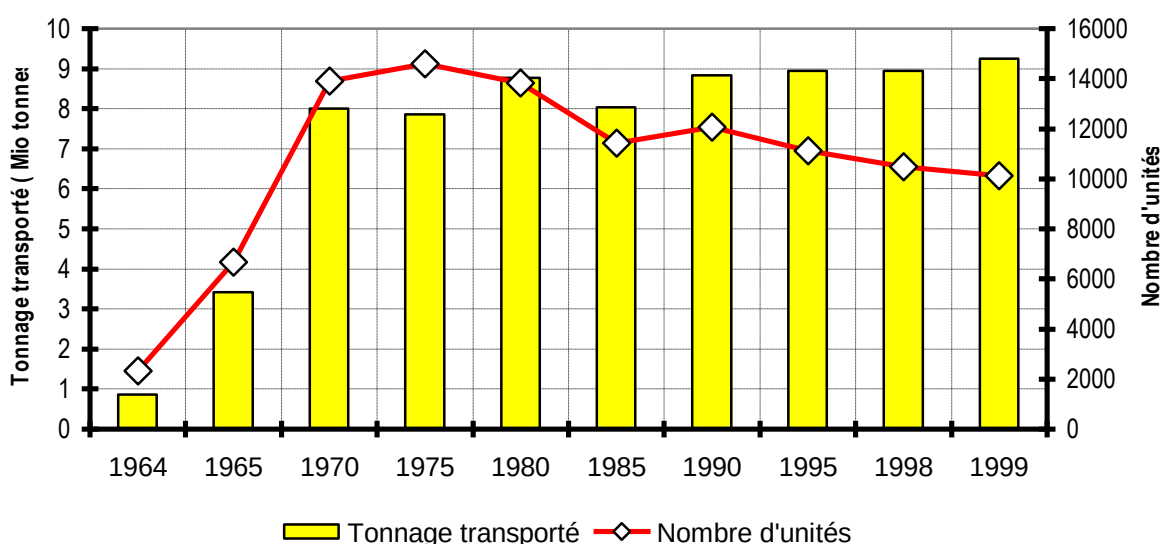
☐ Les résultats du transport de marchandises et de personnes

Pour ce qui est du transport de marchandises sur la Moselle, la situation s'est présentée en 1999 comme suit :

• Tonnage transporté en 1999 :	9.250.616	tonnes
• Nombre de bateaux à marchandises chargés :	6.747	unités
• Nombre total de bateaux à marchandises :	8.238	unités
• Capacité de charge des bateaux évaluant sur la Moselle :	13.304.510	tonnes

On mesure mieux l'importance de ce tonnage si on considère que l'acheminement du tonnage transporté en 1999 sur la Moselle aurait, sans tenir compte des trajets à vide inévitables, nécessité 370.024 trajets de poids lourds, respectivement la circulation de 163.727 wagons de marchandises.

Evolution annuelle du tonnage transporté et du nombre des unités éclusées depuis 1964



En ce qui concerne l'évolution du tonnage transporté, on constate que le trafic s'est maintenu à un haut niveau, et qu'il a même accusé une hausse de 300 927 tonnes respectivement une augmentation de 3,36 % par rapport à l'année précédente.

Pour ce qui est du rapport directionnel amont / aval du flux de marchandises, il y a lieu de signaler une augmentation du trafic vers l'amont de 6,8 % imputable à l'augmentation du transport des produits destinés à la sidérurgie.

Pour ce qui est du transport de personnes et la navigation de plaisance sur la Moselle, la situation s'est présentée en 1999 comme suit:

• Mouvements de bâtiments à passagers recensés à l'écluse de Grevenmacher :	417
• Autorisations de priorités de passage aux écluses conférées aux bâtiments effectuant un service régulier :	596
• Mouvements de bateaux de plaisance avec des dimensions supérieures à celles de l'écluse à nacelles :	773
• Trafic à l'écluse à nacelles :	2.215

Pour de plus amples détails statistiques, il y a lieu de se reporter au recueil statistique détaillé établi par le S.N.

Au-delà de sa fonction transport, les infrastructures de la voie d'eau sont de plus en plus appréciées comme espace de détente et de loisirs. L'importance de la valeur "récréative" de la voie d'eau est quelque peu mise en évidence par la multitude d'associations indigènes actives sur le plan des sports et loisirs nautiques.

☐ Exploitation des infrastructures publiques de stationnement.

En ce qui concerne l'exploitation des infrastructures publiques de stationnement, il convient de rappeler que le service de la navigation a été appelé, par suite du R.g.-d. du 31 décembre 1992 concernant le transport de personnes sur la Moselle, à organiser l'occupation des quais publics avec l'objectif d'assurer une utilisation optimale des infrastructures disponibles.

L'insuffisance des capacités d'accueil des infrastructures publiques de stationnement sur la Moselle luxembourgeoise exige en effet des mesures de coordination particulières, notamment pour ce qui est du transport de personnes. Cet objectif a pu être atteint moyennant 848 interventions administratives circonstanciées.

La grave inadéquation entre les infrastructures disponibles et les besoins se fait surtout sentir au niveau des conditions de stationnement à Remich.

A préciser dans ce contexte que l'aménagement du quai de Schengen a pu être finalisé et intégré dans le programme d'exploitation des infrastructures publiques d'accostage.

☐ Activités d'exploitation particulières.

Sur le plan de la sécurité d'exploitation de la voie d'eau, les préoccupations avaient essentiellement pour objectif de garantir une cohabitation harmonieuse et à maintenir le haut niveau de sécurité sur la voie d'eau en essayant de concilier les intérêts de la navigation commerciale avec les activités dites de plaisance, respectivement des sports nautiques.

Des efforts ont d'autre part été déployés pour améliorer les moyens et les performances au niveau des actions préventives et des interventions de secours respectivement des opérations de sauvetage nautique.

❑ Evénements d'exploitation particuliers.

Il a déjà été dit que l'objectif principal en matière d'exploitation des infrastructures de la voie d'eau est de garantir une exploitation en mode continu pendant toute l'année et de veiller à la sécurité des utilisateurs et des riverains.

Les réalités techniques et les aléas hydro-météorologiques empêchent néanmoins que l'ambition d'un service en mode continu puisse être vraiment satisfaite. En ce qui concerne les influences naturelles, l'exploitation de cette artère de transport était, au cours de l'année passée en revue, hypothéquée pendant 425 heures par des crues.

La navigation a d'autre part été gênée pendant 69 heures dans le secteur de Grevenmacher et pendant 173 heures dans celui de Stadtbredimus par du brouillard particulièrement dense.

5.4.4. L'entretien des ouvrages hydrauliques de la Moselle

Il va sans dire que la continuité de fonctionnement des ouvrages demande un effort constant et conséquent d'entretien et de mise en valeur.

La stratégie en matière d'entretien, respectivement de maintien en état, a été d'assurer la sécurité de fonctionnement des installations moyennant un concept préventif de surveillance, d'entretien et de restauration. Cette approche prévisionnelle a en effet permis d'anticiper un certain nombre d'incidents et de planifier les opérations d'entretien, de sorte que la continuité d'exploitation et la fiabilité de fonctionnement des ouvrages hydrauliques de la Moselle ont pu être garanties d'une manière optimale.

L'entretien des barrages-écluses est une tâche particulièrement importante, elle exige d'une part une compétence et une formation particulière et d'autre part des crédits adaptés aux besoins techniques, sinon ce n'est plus l'homme mais la matière qui commande. Il semble utile de souligner dans ce contexte que l'échéance d'une restauration de plus grande envergure (techniquement et financièrement parlant) peut dans une certaine mesure être reportée par un entretien efficace et systématique modulé en fonction des besoins techniques constatés.

Comme étant surtout conditionné par l'état technique, et à défaut de possibilités d'augmenter l'efficacité opérationnelle en matière d'entretien, force sera d'intensifier pendant les années à venir, les efforts au niveau du renouvellement des éléments et équipements les plus exposés. Un programme de renouvellement pluriannuel a été établi à cet effet.

5.4.5. La gestion domaniale de la voie d'eau

En ce domaine, les efforts du gestionnaire sont surtout guidés par le souci :

- de gérer et exploiter les biens mis à sa disposition de manière à assurer une mise à la disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité en tenant compte des vocations et des fonctionnalités diverses des infrastructures en cause ;
- de protéger les biens relevant du domaine public contre les risques de démembrement, d'empiétements ou de dégradations.

Face à la pression urbanistique frénétique dans la vallée de la Moselle, le Service de la Navigation a dû intensifier ses efforts au niveau des activités d'inspection et de prévention visant à assurer la sauvegarde des infrastructures et des conditions d'exploitation de la voie d'eau.

Au niveau administratif, la gestion domaniale implique e.a. d'autoriser toute occupation et autre utilisation du domaine public fluvial respectivement de ses dépendances et d'effectuer tout acte et mesure de gestion en ce domaine.

5.4.6. La police de la voie d'eau

Vu l'intensification constante des activités nautiques et touristiques en période estivale, le S.N. n'a pas ménagé ses efforts pour garantir la sécurité et le bon ordre de la circulation sur la voie d'eau. Dans ce contexte, il échet de préciser que le S.N. a e.a. dû procéder à bon nombre d'actions d'envergure ayant notamment eu comme objectif d'assurer :

- le respect des dispositions des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et de la commodité de la navigation ;
- les mesures préventives de sécurisation lors de manifestations ou d'activités extraordinaires organisées sur la voie d'eau ;
- le contrôle et la régulation de la circulation lors des périodes d'activités de plaisance très intenses ;
- les opérations préventives et répressives pour sauvegarder le domaine public fluvial des atteintes et dégradations .

Lors de la phase répressive, 29 infractions ont fait l'objet de poursuites pénales. Les actions du S.N. ne se sont toutefois pas limitées aux seules mesures de contrôle et de répression, mais ont également été caractérisées par un certain nombre d'interventions d'assistance et de secours.

Pour ce qui est des chiffres statistiques, on peut relever qu'au cours de 1999 se sont produits sur la section germano-luxembourgeoise de la voie d'eau 48 événements extraordinaires d'exploitation dont:

- 10 Accidents de navigation ayant entraînés des dégâts matériels;
- 31 Incidents avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau;
- 5 Incidents sans répercussions sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau;
- 2 Incidents en rapport avec des pollutions des eaux de la Moselle, dont 1 d'origine terrestre.

Dans ce contexte, il échet de mettre en évidence la bonne collaboration entre le S.N. et les autorités allemandes dans l'intérêt des usagers et de la sécurité sur la voie d'eau.

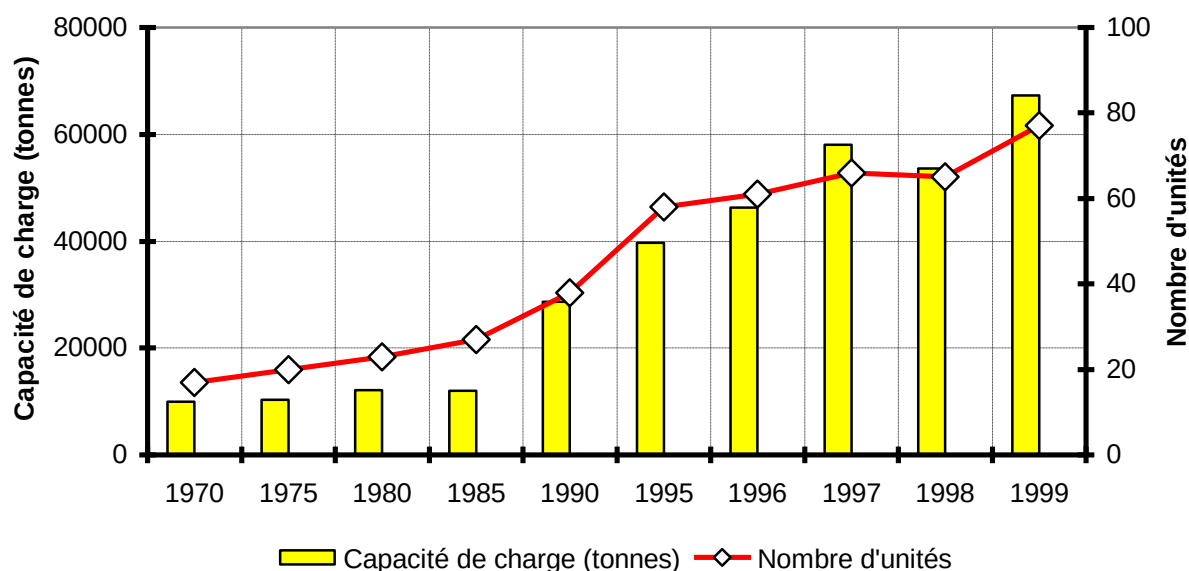
5.4.7. Le matériel de navigation intérieure flottant sous pavillon luxembourgeois

Pour ce qui est de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, il semble intéressant de noter, qu'au 31 décembre 1999, 75 unités étaient inscrites au registre de navigation intérieure, dont :

- 23 Automoteurs ordinaires ;
- 19 Automoteurs-citernes ;
- 11 Pousseurs et 9 pousseurs-remorqueurs ;
- 2 Barges ;
- 2 Barges-citernes.
- 5 Bateaux à passagers ;
- 4 Bateaux de plaisance ;

La flotte des bâtiments à marchandises opérant sous pavillon luxembourgeois sur le réseau européen des voies d'eau a représenté au 31 décembre une capacité de charge totale de 67 328 tonnes. Cette flotte est exploitée par des personnes physiques ou morales ayant leur siège et leur centre d'activité commerciale au Luxembourg.

Evolution du matériel de navigation intérieure flottant sous pavillon luxembourgeois



5.4.8. La gestion des eaux

☐ Caractéristiques générales de l'année hydrologique

Les missions de gestion de cette infrastructure fluide de communication impliquent évidemment le suivi et la prévision de l'évolution de la situation hydrologique.

En ce qui concerne le régime hydrologique de la Moselle en 1999, il y a lieu de signaler:

- que des périodes de hautes eaux ont pu être observées au cours des mois de février-mars et de décembre;
- que des périodes d'étiage ont été observées au cours du mois de septembre.

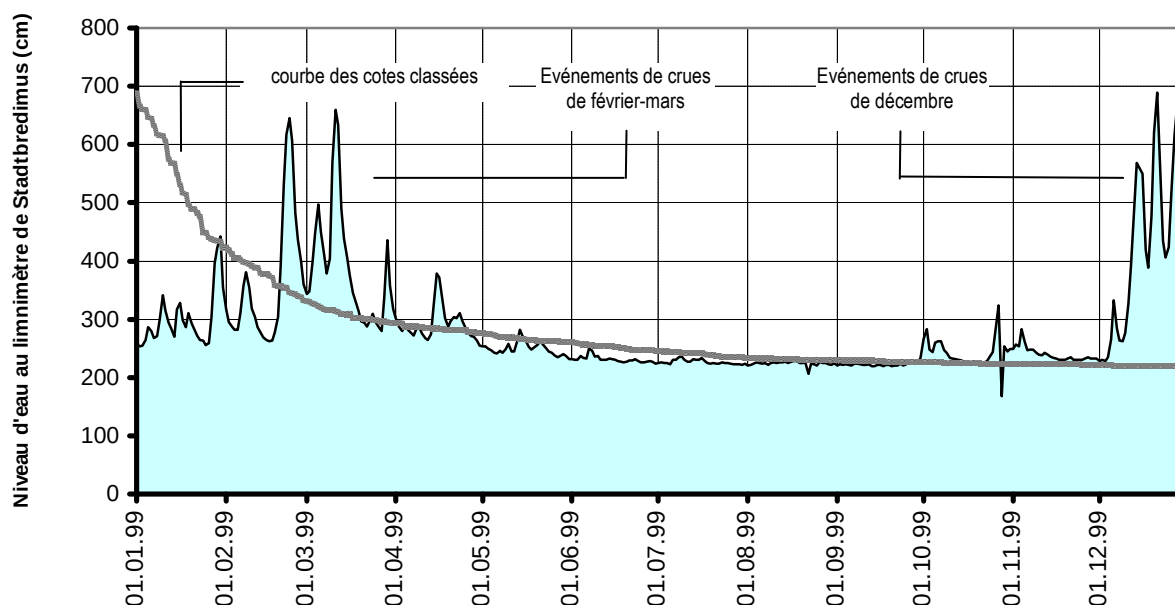
L'exploitation de la voie d'eau n'était, en 1999, pas gênée par les glaces.

L'évolution des conditions hydrologiques dans le bassin versant luxembourgeois de la Moselle ressort du tableau respectivement de l'hydrogramme ci-dessous.

Paramètres caractérisant les conditions hydrologiques :

ANNEES	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
DEBIT DE LA MOSELLE								
Moyenne annuelle (m3/s)	123	123	182	206	96	126	143	193
Moyenne journalière minimale (m3/s)	16	15	18	30	20	22	16	20
Moyenne journalière maximale (m3/s)	598	1600	1420	1560	930	1320	1088	1131
TEMPERATURE EAU								
Température moyenne	14,1	14,7	15,1	14,7	14,1	14,8	14,4	14,75
Température minimale	3,0	1,1	5,3	2,9	1,1	1,0	3,7	4
Température maximale	28,0	25,9	28,9	27,9	26,8	27	26,6	26,20

Cotes moyennes journalières à l'échelle de Stadtbredimus :



☐ Service des barrages:

Le service des barrages doit assurer la maîtrise de l'eau de manière à ce que le niveau du plan d'eau amont puisse être maintenu à une cote prédéterminée, et ce endéans les tolérances autorisées. Cette régulation est assurée moyennant les vannes mobiles du barrage qui permettent de moduler les débits de la Moselle. A ce dernier titre, il importe néanmoins de savoir que la plage de fonctionnement du barrage est limitée par les positions fermées, respectivement ouvertes des vannes qui correspondent à un état d'étiage, respectivement des débits dépassant 800m³/sec.

Vu que les risques de pannes sont relativement nombreux et variés, il va de soi que l'exploitation et la surveillance de l'état de fonctionnement des barrages doivent être assurées sans interruption pendant toute l'année.

Pour l'année 1999, les paramètres d'exploitation des barrages se lisent comme suit:

	Barrage de Grevenmacher		Barrage de Stadtbredimus	
	Vanne gauche	vanne droite	vanne gauche	vanne droite
• Durée de déversement et de responsabilité de régulation.	1686 heures	3182 heures	2646 heures	3250 heures
• Durée des mises hors service pour opérations de maintien en état	45:50 heures	48 heures	55:30 heures	71:15 heures
• Durée des interruptions de fonctionnement (pannes)	859:45 heures	433:45 heures	94:15 heures	94:15 heures

☐ Service d'annonce des crues :

Les paramètres conditionnant l'activité opérationnelle du service d'annonce des crues se lisent pour l'année 1999, et avec référence à l'échelle de Stadtbredimus, comme suit:

- Durée du dépassement de la cote d'observation (4,50 m):  621 heures
- Durée du dépassement de la cote de vigilance (5,30 m):  414 heures
- Nombre des télécopies diffusées à titre de message de crue :  1715

Dans ce contexte, il échet d'évoquer les exigences croissantes de la population en ce qui concerne le niveau et la qualité des prestations en matière d'annonce des crues. Un renforcement considérable des structures d'annonce et d'alerte au sein du Service de la Navigation semble dès lors inévitable.

Pour ce qui est de l'amélioration du système de télétransmission hydrométrique et de prévision des crues dans le bassin versant de la Moselle, il y a lieu de signaler que certaines mesures de modernisation du réseau hydrométrique dans la section commune de la Moselle ont pu également être réalisées en 1999.

5.4.9. Les relations internationales du service

Au niveau de la gestion de la voie d'eau, la tradition des réunions inter-services régulières a permis de garantir une collaboration efficiente au-delà des frontières.

A préciser dans ce contexte que le Service de la Navigation a été appelé à organiser la réunion plénière de la plate-forme européenne des voies navigables les 8 et 9 juillet 1999 à Luxembourg. Ce groupe de travail qui regroupe actuellement les gestionnaires des voies navigables de 6 pays de l'Union Européenne (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Luxembourg et Pays-Bas) a comme objectif l'amélioration de la performance économique et de la modernisation du réseau européen des voies d'eau.

Dès lors qu'on considère l'internationalité du régime et le caractère multifonctionnel de la voie d'eau mosellane, on peut facilement s'imaginer dans quelle mesure le service est tenu de garantir une collaboration intensive avec les administrations compétentes au plan national et international.

6. L'Aviation Civile

6.1. Le contexte international

En 1998 où le trafic avait pratiquement stagné avec un taux de croissance d'à peine 1% après des années de croissance continue, les chiffres provisoires sur le trafic pour 1999, publiés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), laissent entrevoir que le trafic aérien semble de nouveau avoir retrouvé le rythme de croissance des années antérieures à 1998.

Si le ralentissement de 1998 était en particulier dû au déclin du trafic des compagnies aériennes de la région Asie/Pacifique, qui contribue pour plus d'un tiers au trafic mondial, la reprise du trafic des compagnies aériennes de cette région a été en 1999 un facteur clé pour les bons résultats globaux.

Les statistiques fournies par les 185 Etats membres de l'OACI montrent que le trafic mondial de passagers exprimé en passagers-kilomètres réalisés a augmenté de 6 % au total et de 7 % pour les vols internationaux. La croissance de l'offre de services internationaux passagers s'est poursuivie aussi en 1999 pour dépasser la croissance de trafic, de sorte que le coefficient de remplissage global des vols passagers sur les services internationaux est resté au niveau des 69 % de 1998.

Le nombre de passagers transportés sur les vols réguliers du monde entier a dépassé pour la première fois dans l'histoire le cap d'un milliard et demi de personnes transportées.

Le trafic de fret a enregistré des résultats variables en 1999. Au niveau mondial, il a augmenté de quelque 6 % en tonnes-kilomètres réalisées. En termes de tonnage il a dépassé la barre des 27 millions de tonnes.

Sur le plan européen, l'AEA (Association of European Airlines)* a annoncé que le trafic international pour l'ensemble de l'année écoulée s'est accru de 6 % contre 7.7 % en 1998. Les 27 compagnies affiliées ont transporté 185 millions de passagers, soit un plus de 10 millions par rapport à 1998. Les bons résultats seraient selon l'AEA dus principalement aux bonnes performances des routes transatlantiques qui marquent globalement une hausse annuelle de 12 %. La progression du trafic intra-européen a été plus modérée pour atteindre seulement 4.6 %. A l'instar de l'année précédente, le coefficient de remplissage moyen a encore légèrement diminué (71.4 %). Quant au trafic fret, il a enregistré une forte reprise de 4.2 % après une baisse de 1.3 % en 1998.

L'ACI (Airports Council International) Europe fait état pour sa part d'une augmentation moyenne de 6.7 % pour les passagers, de 4.6 % pour le fret aérien et de 7.2 % pour les mouvements d'avions. Son analyse couvre les données fournies par les 29 aéroports européens les plus importants.

6.2. La situation sur le plan national

6.2.1. Le contexte général

Pour la sixième année consécutive l'aviation civile luxembourgeoise a enregistré en 1999 une évolution positive. Comme pour les années passées, les résultats de trafic de l'Aéroport de Luxembourg et des compagnies aériennes luxembourgeoises sont nettement en hausse, la progression dans le domaine du fret étant cependant largement supérieure à celle du domaine passagers.

* l'AEA regroupe 27 compagnies aériennes de l'Europe dont également Luxair et Cagolux

La libéralisation du transport aérien en Europe, bénéfique pour les utilisateurs, se traduit par un durcissement de la concurrence tant entre les compagnies aériennes qu'entre les aéroports.

Le processus de libéralisation a en effet imposé une adaptation des conditions d'exploitation dans le secteur du transport aérien commercial dans la mesure où les compagnies aériennes luxembourgeoises et l'Aéroport de Luxembourg sont confrontés à des défis importants en termes de qualité de service et de politique tarifaire afin de consolider, voire d'améliorer leur position face à la concurrence tant au niveau régional qu'à une échelle européenne plus large.

6.2.2. L'Aéroport de Luxembourg

6.2.2.1. *Le Trafic aéroportuaire*

L'Aéroport de Luxembourg a réalisé en 1999, comme pour les années passées, une croissance de son trafic passager et fret à l'instar des progressions de trafic enregistrées par les compagnies aériennes luxembourgeoises et étrangères desservant l'aéroport de Luxembourg.

- *Mouvements d'avions* (tableaux 1 et 2 en annexe)

Le nombre total de mouvements, toutes catégories confondues, a augmenté de 8.9 % avec 84.812 mouvements contre 77.875 mouvements en 1998. Cette augmentation du nombre total s'explique à la fois par la reprise des mouvements locaux que par les mouvements internationaux, ces derniers ayant enregistré une augmentation de 5.107 (+10.53 %) unités.

Après la baisse significative en 1998 des mouvements locaux (- 16.37 %), baisse qui était due essentiellement aux conditions météorologiques défavorables, l'aviation sportive a pris un nouvel élan en 1999 pour atteindre 25.604 mouvements, soit une augmentation de 7.6%.

Mouvements par activités (atterrissages et décollages)

Année	Mouvements commerciaux passagers et fret	Mouvements d'aviation générale	Mouvements locaux	Autres mouvements
1994	35.405 (+9.21%)	7.034 (+15.7 %)	24.912 (+6.78%)	4.147 (+9.47 %)
1995	36.555 (+3.25)	6.556 (-6.79)	22.712 (-8.83)	3.839 (-7.42)
1996	37.628 (+2.93)	6.475 (-1.23)	26.296 (+15.78)	4.436 (+15.55)
1997	40.329 (+7.18)	6.489 (+0.21)	28.430 (+8.11)	5.116 (+15.33)
1998	43.276 (+7.31)	5.144 (-20.72)	23.774 (-16.37)	5.681 (+11.04)
1999	48.356 (+11.73)	5.349 (+3.98)	25.604 (+7.69)	5.503 (-3.13)

Les mouvements commerciaux passagers et fret totalisent en 1999 48.356 unités. Ce nombre correspond à une progression de plus de 11 %. Les mouvements de l'aviation générale et de l'aviation locale ont renversé la tendance négative de l'année précédente sans pour autant atteindre de nouveau les niveaux antérieurs de 1997 et de 1996.

Malgré ses fortes fluctuations l'aviation générale et locale contribue de manière substantielle au nombre total des mouvements, l'activité commerciale représentant par ailleurs quelque 57% de tous les mouvements de l'Aéroport.

En conformité avec la tendance générale et en confirmation de l'évolution déjà constatée les années précédentes, la part du trafic commercial sur l'aéroport de Luxembourg opérée avec des avions répondant au niveau des nuisances acoustiques aux normes sévères du chapitre 3 de l'annexe 16 à la Convention de Chicago est en nette progression. L'exploitation de vols au moyen d'avions du chapitre 2 reste marginale.

Depuis quelques années la politique communautaire limite d'ailleurs fortement les conditions d'immatriculation et d'exploitation des avions du chapitre 2 sur les aéroports de la Communauté. Cette politique revêt toujours une attention prioritaire de la part des instances communautaires (voir chapitre ci-après sur l'Union Européenne). Les avions du chapitre 2 vont être complètement interdits sur les aéroports de la Communauté européenne à partir du 1^{er} avril 2002 en vertu de la réglementation communautaire y relative.

- *Mouvements de nuit*

Pour ce qui est des vols de nuit, 861 mouvements ont eu lieu en 1999.

Mouvements de nuit

Année	Mouvements passagers	Mouvements fret	Autres mouvements	Total
1993	149	207	39	395
1994	358	348	31	737
1995	326	323	37	686
1996	308	280	40	628
1997	293	348	43	684
1998	300	431	40	771
1999	408	414	39	861

La pratique des vols de nuit est régie par le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg. L'augmentation du nombre des mouvements (+11.6 %) est restée pratiquement constante par rapport à 1998. Le taux d'augmentation est en phase avec celui de la croissance des mouvements commerciaux (+11.73 %). Les mouvements de nuit représentent 1.4% des mouvements internationaux ce qui est pratiquement identique au pourcentage de 1998.

L'analyse des mouvements répartis sur les différentes heures de nuit montre que la majorité des mouvements ont eu lieu dans le créneau horaire entre 23.00 et 24.00 heures, à savoir 69.5 % des mouvements, soit 53.42 % pour les vols passagers et 46.58 % pour les vols fret.

Il y a lieu de relever que le nombre de mouvements de nuit d'avions fret a diminué par rapport à l'année précédente (414 contre 431), malgré l'augmentation considérable de l'activité fret à l'aéroport.

L'évolution des vols de nuit a été plus ou moins identique ces deux dernières années. Il faut cependant nuancer entre les arrivées et les départs qui n'ont pas connu la même tendance, tel qu'il ressort des chiffres ci-après.

Année	Départs	Arrivées	Total
1997	233	451	684
1998	308 (+ 32.1 %)	463 (+ 2.6 %)	771 (+ 12.7 %)
1999	323 (+ 4.8 %)	538 (+ 16.2 %)	861 (+ 11.6 %)

L'on constate qu'en 1999 le nombre des départs n'a augmenté que modestement, tandis que les arrivées sont nettement plus nombreuses. L'analyse montre en plus que pour les arrivées, les vols passagers comptent pour 69 %.

Ce phénomène s'explique pour une large part par le problème de la congestion du trafic aérien en Europe qui a perturbé fortement les horaires soigneusement élaborés des compagnies aériennes. Le problème des retards a en plus été aggravé en 1999 par la crise du Kosovo qui a déclenché un transfert de trafic additionnel vers l'Europe de l'Ouest, surtout en ce qui concerne l'axe nord-sud-nord. Ceci a inévitablement eu des répercussions sur le nombre des vols de nuit.

Un autre élément particulier dans cette matière complexe sont les départs des vols de fret. En général, les opérateurs aéroportuaires privilégient les activités passagers (attributions des créneaux d'arrivée et de départ, opérations d'assistance aéroportuaire, etc.) aux activités fret, ce qui perturbe les plans opérationnels des compagnies fret en causant le cas échéant des retards à leurs vols. Vu l'effet "boule de neige" qu'entraîne un retard substantiel dû à la perte d'un créneau d'atterrissage ou de décollage, il est important de pouvoir rentrer le plus rapidement possible dans l'horaire préétabli ce qui, comme mesure extrême, englobe e.a. nécessairement le recours à la possibilité des mouvements de nuit.

La problématique se complique par la pratique de certains aéroports internationaux de traiter les vols étrangers moins favorablement que les vols du transporteur local qui y est basé. C'est dire qu'un vol long-courrier qui se compose le plus souvent de plusieurs secteurs, subit parfois l'effet cumulatif des contraintes opérationnelles sur les aéroports concernés par la route empruntée. La conséquence en est que très souvent le transporteur aérien ne peut surmonter ce handicap qu'au prix d'une flexibilité opérationnelle accrue sur l'aéroport où il est lui-même basé.

Les vols de nuit à notre aéroport sont des vols retardés, programmés à l'origine pendant les heures d'exploitation normales de l'aéroport et retardés en raison de facteurs sur lesquels l'autorité régulatrice n'a que peu, sinon aucune emprise. Il y a lieu de signaler finalement qu'en raison de l'exiguïté de l'espace aérien en Europe, du réseau extrêmement dense des routes aériennes au-dessus de l'Europe et du manque de capacité de plus en plus prononcé sur un nombre grandissant de plates-formes aéroportuaires, le problème des vols de nuit est un phénomène qui affecte l'ensemble du transport aérien en Europe.

- *Trafic passagers*

Depuis 1994 la croissance du trafic de passagers a été constante à l'Aéroport de Luxembourg. En 1999 la progression était de l'ordre de 6.50 % (un plus de 98.142 passagers) contre 3,75% en 1998.

L'Aéroport de Luxembourg reste toujours le principal aéroport international de la région pour ce qui est des besoins en voyages d'affaires et de loisirs. La concurrence des aéroports voisins se fait cependant sentir avec plus d'acuité, notamment dans le domaine des vols vacanciers vers les destinations méditerranéennes traditionnelles.

Passagers
(arrivées et départs – transit inclus)

1989	978.518	- 6.8 %
1990	1.072.264	+ 9.5 %
1991	1.009.386	- 5.9%
1992	1.131.039	+ 12.1 %
1993	1.106.750	- 2.1 %
1994	1.199.614	+ 8.3 %
1995	1.267.640	+ 5.6 %
1996	1.297.996	+ 2.4 %
1997	1.446.596	+ 11.0 %
1998	1.500.823	+ 3.75 %
1999	1.598.965	+ 6.5 %

La quasi-totalité du trafic passager est un trafic direct point à point, tandis que le trafic de transit reste marginal avec seulement 9.558 unités en 1999 ce qui correspond aux données de 1998 où un recul de – 8 % avait été noté par rapport à 1997.

La compagnie Luxair reste le transporteur le plus important au Findel avec 1.035.712 passagers transportés en 1999, première année où Luxair a dépassé le cap de 1 million de passagers.

Au second rang des compagnies passagers on trouve British Airways (+ City Flyer Express) avec 97.802 passagers transportés (6.15 % du trafic). D'autres compagnies ayant dépassé le seuil de 50.000 passagers annuels sont: KLM, Sabena et Swissair. La meilleure progression a été enregistrée par Swissair avec une augmentation de trafic de + 28% par rapport à 1998. Le départ de Hapag Lloyd vers l'Aéroport de Sarrebruck a été partiellement compensé par la venue d'un autre transporteur charter allemand, Hamburg International Airlines qui dessert des destinations villégiature dans le bassin méditerranéen.

Une nouvelle compagnie a lancé des services réguliers au départ de Luxembourg vers Copenhague, à savoir Cimber Air en remplacement de la compagnie scandinave SAS.

En ce qui concerne le volume de trafic sur les différentes destinations, ce sont toujours les lignes vers les grandes villes européennes qui enregistrent le plus grand nombre de passagers. La destination de vacances qui s'approche le plus près du volume de trafic des lignes régulières est celle de Palma avec plus de 100.000 passagers.

La destination la plus importante est Londres avec 216.070 passagers. Il faut savoir à cet égard que ce résultat comprend les 4 aéroports londoniens desservis par Luxair, British Airways, City Flyer Express et VLM, (cette dernière en coopération avec Luxair).

Ligne régulière vers:	Trafic passagers en 1999:	Progression par rapport à 1998
Amsterdam	85.183	+ 6.4 %
Bruxelles	76.433	+ 6.9 %
Copenhague	45.142	- 9.9 %
Francfort	159.087	+ 5.3 %
Londres	216.070	+ 4.7 %
Paris	105.713	+ 18.1 %
Zurich	80.100	+ 28 %

Une grande partie du trafic de ces lignes se compose de passagers qui transitent par les grandes plateformes européennes pour prendre des vols de correspondance. Il y a par conséquent une concurrence très poussée entre les grandes compagnies européennes basées sur ces aéroports pour drainer les passagers sur leurs réseaux respectifs au départ de Luxembourg.

Le 9 janvier 1999 a eu lieu le dernier vol de la compagnie Icelandair après 43 ans de présence au Findel. Aux dires de la compagnie cette décision serait due à la fois au fait qu'après des années de régression continue son niveau de trafic entre Luxembourg et respectivement l'Islande et diverses destinations américaines serait tombé en-dessous du seuil de rentabilité, s'y ajouterait que la nouvelle restructuration de la compagnie concerne ses différents points de chute sur le continent européen et implique une politique de diversification qui s'est faite aux dépens de l'Aéroport de Luxembourg dont le marché national n'atteindrait pas le seuil critique pour faire fonctionner une liaison transatlantique de manière rentable.

Le potentiel de trafic dégagé par la suppression de la ligne transatlantique s'est reporté du moins partiellement sur les lignes d'autres compagnies qui offrent des vols en correspondance via leurs hubs tels que Bruxelles, Amsterdam, Zürich, Londres etc.

Au total 16 compagnies ont desservi notre aéroport en 1999. Ce sont, dans l'ordre alphabétique, Air Europa, British Airways, Cimber Air, City Flyer, Hapag Lloyd, Hamburg International (partiellement), KLM, Luxair, Sabena, SAS (remplacé par Cimber Air), Swissair, TAP, Tarom, Tunis Air, Tyrolean Airways et VLM. Parmi ces compagnies l'une ou l'autre n'opère que pendant la saison d'été.

- *Trafic fret aérien*

Le tonnage réalisé à Luxembourg avec 448.393 t (fret et poste) constitue une augmentation de 17,16 % ou 65.684 tonnes par rapport à 1998.

Le sort de l'aéroport comme plate-forme aéroportuaire spécialisée dans le fret aérien est évidemment lié étroitement au fait qu'il est le siège et la base opérationnelle principale de la compagnie Cargolux. A elle seule cette dernière compte pour 70 % du trafic. Le deuxième transporteur fret est la compagnie China Airlines dont la part de marché oscille autour de 12 %, suivie par Atlas Air avec 5 %. Une dizaine d'autres compagnies comptent ensemble pour 57.443 tonnes, soit 13 % du tonnage total.

Il y a lieu de rappeler que le transport du fret aérien se fait de plus en plus régulièrement au moyen d'appareils modernes de la dernière génération avec un impact très positif sur l'environnement, ces appareils ayant une meilleure performance en matière de nuisances acoustiques et d'émissions gazeuses.

- *Aviation générale*

L'essor de l'aviation générale a de nouveau repris par rapport à 1998. Cette catégorie de trafic a deux composantes qui sont toutes deux en augmentation, à savoir l'aviation d'affaires avec + 3.28 % (5.349 mouvements contre 5.144) et l'aviation locale (clubs d'aviation) avec + 7.69 % (25.604 mouvements contre 23.774).

Les fluctuations d'une année à l'autre des mouvements locaux sont dues en grande partie au fait que cette activité est particulièrement dépendante des conditions météorologiques.

Année	Aviation générale (tourisme/loisirs+affaires) +vols locaux	Variation	dont	Aviation locale	Variation
1993	29.410	-12.9 %		23.330	- 8.4 %
1994	31.946	+ 8.6 %		24.912	+ 6.8 %
1995	29.268	- 8.4 %		22.712	- 8.8 %
1996	32.771	+11.9 %		26.296	+15.8 %
1997	34.919	+ 6.5 %		28.430	+ 8.1 %
1998	28.918	-17.18 %		23.774	-16.37 %
1999	30.953	+ 7.03 %		25.604	+ 7.6 %

Même dans l'hypothèse où l'aviation locale se maintient à son niveau actuel ou ne se développe que modérément, il se posera à terme le problème de la cohabitation entre l'aviation commerciale et l'aviation locale. Il est évident que le trafic commercial desservant notre aéroport doit bénéficier de conditions optimales d'exploitation. Ceci implique que, afin de ne pas compromettre le développement futur des activités de l'aviation locale, il y aura lieu de poursuivre activement les efforts de recherche d'un terrain approprié (en incluant les régions avoisinantes dans la Grande Région transfrontalière) pour l'implantation des activités de l'aviation de tourisme et de loisir, notamment en ce qui concerne les activités de l'écolage. La solution idéale serait de pouvoir aménager ce site en un centre aéronautique avec l'objectif d'y réunir toutes les activités de l'aviation sportive nationale.

2.2.2. L'Infrastructure aéroportuaire

Le projet de l'extension de l'aérogare avait fait l'objet de la loi du 11 juin 1996. Ce projet comporte la réalisation d'un bâtiment principal et d'un terminal petits-porteurs. Ce dernier servira à la desserte de l'aéroport par des avions régionaux de taille plus petite.

L'élaboration du dossier technique a subi du retard en raison e. a. de la nécessité de reconsidérer le concept d'ensemble par l'incorporation d'importants travaux connexes tels que les aires de manœuvres pour les avions, l'aménagement d'un parking souterrain adjacent pour voitures ou encore l'étude et la prise en compte de nouvelles considérations en matière de sécurité des installations. Toutes ces considérations ont fait augmenter le coût et le dossier devra suivre de ce fait une nouvelle procédure d'approbation parlementaire sur la base d'un projet rémanié. Pourtant, la phase d'études du projet du terminal petits-porteurs étant terminée, ce dernier pourra être mis en chantier prochainement, sachant que l'autorisation commodo-incommodo a été délivrée en décembre 1999.

Outre l'extension de l'aérogare, d'autres projets d'envergure sont à l'étude tel que la construction de hangars de maintenance pour avions, d'ateliers d'entretien pour les voitures, machines, équipements etc. des compagnies, d'un bâtiment pour le service d'intervention et de secours, des facilités pour l'aviation d'affaires etc. Le gouvernement a dès lors fait réviser le plan d'aménagement de l'aéroport pour définir le domaine aéroportuaire en différentes zones à activités particulières dont l'objectif est une utilisation rationnelle du domaine aéroportuaire dont les ressources en aires disponibles sont très limitées. Le plan révisé a été approuvé une première fois par le Gouvernement en février 1999.

Le projet de réfection de la piste d'atterrissage commencé en 1998 est réalisé par phases successives dont le troisième lot sera achevé en l'an 2000.

6.2.3. Les principales compagnies aériennes luxembourgeoises

Dans un environnement concurrentiel de plus en plus agressif, les compagnies luxembourgeoises ont réussi à maintenir leurs positions ce qui est documenté par des résultats de trafic toujours positifs.

6.2.3.1. *Luxair*

En 1999 la société Luxair a transporté 1.035.712 passagers contre 865.909 en 1998, soit une augmentation de 19 % ce qui dépasse le taux de la croissance globale du trafic à notre aéroport. Sa part de marché dans ce total en termes de passagers transportés a augmenté pour passer de 57,7% à 65,15%.

Le fait que l'aéroport n'a enregistré que 97.679 passagers en plus et que Luxair en a transporté 169.803 de plus qu'en 1998 signifie que Luxair a bénéficié pour une grande partie de la clientèle reprise d'autres transporteurs qui soit ont quitté le Luxembourg (Icelandair, Hapag Lloyd), soit sont en perte de vitesse par rapport à 1998.

Son réseau aérien portait sur quelque 50 destinations en service régulier et en charter dont, outre les villes classiques, des nouvelles destinations telles que la Sardaigne, Menorca, New York et Reykjavik. Faute d'atteindre les résultats escomptés, l'opération sur New York a été arrêtée à la fin de la saison d'été.

Au 31 décembre 1999 la flotte de Luxair comprenait 15 appareils dont 6 Boeing 737, 4 Fokker 50 et 5 Embraer EMB 145.

L'exploitation du nouvel appareil à réaction EMB 145 a permis à Luxair d'améliorer sa performance opérationnelle par des rotations plus rapides et donc plus nombreuses dans l'intérêt essentiellement des passagers d'affaires ou même sur certaines liaisons touristiques qui ne génèrent qu'un niveau de trafic plus modeste ne permettant pas d'opérer de manière rentable des appareils à capacité plus grande. A terme la flotte comprendra 11 appareils de ce type.

Au 31 décembre 1999 les effectifs de la société s'élevaient à 2.026 unités (dont un personnel navigant de 270 personnes); cet effectif représente une augmentation de 346 unités par rapport à 1998. La part des effectifs du seul secteur de l'assistance aéroportuaire s'est élevé à 985 unités pour le domaine fret et à 128 unités pour le domaine passagers.

6.2.3.2. *Cargolux*

En 1999 Cargolux a transporté 313.494 tonnes de fret au départ et à l'arrivée de notre aéroport (+20 %). Ceci représente une part de marché de 70 %. Cargolux assure également des vols entre d'autres aéroports sur des vols qui n'ont pas comme départ ou destination l'Aéroport de Luxembourg.

Cargolux a pu maintenir sa position de premier transporteur tout cargo européen. En terme de tonnage transporté elle occupe l'un des premiers rangs parmi les compagnies au niveau mondial avec une production de 3.246 millions de tonnes-kilomètres réalisées sur son réseau comprenant des destinations réparties sur tous les continents.

Au 31 décembre 1999 sa flotte s'est composée de 10 Boeing B 747-400. Outre cette capacité impressionnante la compagnie s'est renforcée selon les besoins par la capacité d'appoint louée auprès d'autres transporteurs.

Les effectifs de la société s'élevaient au 31 décembre 1999 à 1.234 unités réparties à travers le monde entier, dont 928 basées à Luxembourg. Cela représente une augmentation de respectivement 13.5 % et de 13.7 % par rapport à 1998. Le personnel navigant a compris 260 personnes, soit une augmentation de 37 unités comparé à 1998. Le personnel de Cargolux se compose de 26 nationalités différentes.

6.3. Le domaine législatif

6.3.1. L'activité législative nationale

- Règlement grand-ducal du 11 mars 1999 portant exécution des directives du Conseil et de la Commission de l'Union Européenne relatives à la définition et à l'utilisation de spécifications techniques compatibles pour l'acquisition d'équipements et de systèmes pour la gestion du trafic aérien.

Le règlement grand-ducal a transposé deux directives communautaires à caractère technique dans notre droit national. Le texte est conçu de manière à faciliter la transposition future de directives complémentaires qui couvriront le même domaine technique.

- Loi du 19 mai 1999 ayant pour objet
 - a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg,
 - b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile,
 - c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile.

La loi poursuit plusieurs objectifs qui ont comme dénominateur commun l'adaptation de certains secteurs du domaine aéronautique luxembourgeois aux mutations qui ont affecté ces derniers temps l'environnement réglementaire de l'aviation civile internationale et qui sont liés entre eux dans leur application.

La loi a transposé en droit luxembourgeois les dispositions communautaires en matière d'accès au marché de l'assistance en escale aux aéroports. Ainsi, le secteur de l'assistance aéroportuaire qui a

connu dans le passé une situation de monopole de fait, est libéralisé à l'aéroport de Luxembourg pour apporter un plus de transparence et stimuler ainsi la compétition dans le secteur.

La loi introduit des dispositions relatives à la sûreté dans le domaine aéronautique qui sont requises en vertu des exigences formulées au niveau international et dont la mise en œuvre sur le plan national s'impose afin de disposer d'un cadre réglementaire notamment par suite de l'ouverture à la concurrence des activités d'assistance aéroportuaire.

Compte tenu de la nécessité d'adapter les structures nationales au nouvel environnement réglementaire international et de gérer au mieux la croissance des charges administratives et des responsabilités nouvelles induites par la libéralisation du transport aérien, la loi a créé une Direction de l'Aviation Civile qui assume les attributions et responsabilités exercées au sein du Ministère des Transports par le service en charge du domaine aéronautique, et qui s'est vu confier la mission de gestion de l'organisation administrative et économique des infrastructures aéroportuaires non techniques et non opérationnelles ainsi que la tâche d'organe directeur dans le domaine de la sûreté aéronautique et d'organe de gestion et de surveillance du secteur nouvellement libéralisé de l'assistance aéroportuaire.

- Loi du 31 mai 1999 portant approbation des Accords relatifs aux services aériens entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et respectivement le Gouvernement des Etats-Unis Mexicains, le Gouvernement de la République de Croatie, le Gouvernement de la Mongolie et le Gouvernement de la Fédération de Russie.

Cette loi s'insère dans la politique du Gouvernement d'étoffer son porte-feuille d'accords aériens bilatéraux tant dans l'intérêt de notre aéroport comme plate-forme internationale de la Grande Région que dans celui des compagnies aériennes luxembourgeoises.

Des négociations ont été menées avec l'Argentine, le Chili, la Colombie et la Thaïlande en vue de la conclusion d'un accord aérien ou, dans le cas de la Thaïlande, de l'amélioration du régime des droits de trafic à octroyer aux transporteurs aériens désignés.

L'accord avec l'Argentine a été paraphé le 11 septembre 1999. Les discussions conduites avec le Chili et la Colombie ont donné lieu à la signature d'un mémoire d'entente qui ouvre la voie à un transporteur luxembourgeois en attendant la finalisation des négociations à un stade ultérieur par un accord bilatéral.

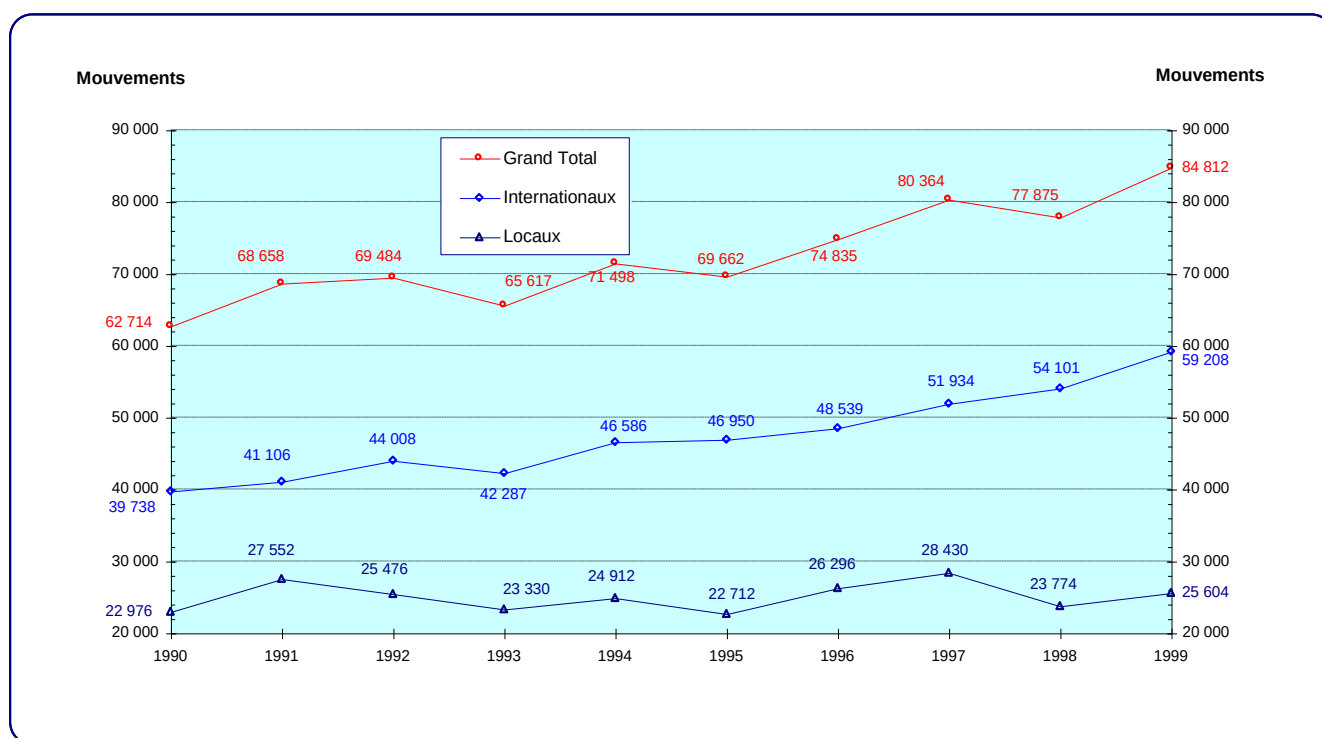
L'accord aérien paraphé avec le Népal le 6 mars 1997 a été signé le 18 juin 1999.

Le porte-feuille des accords aériens bilatéraux comprend au 31 décembre 1999 68 accords qui ont entretemps été ratifiés, signés ou du moins paraphés.

6.3.2. Les activités au niveau de l'Union européenne

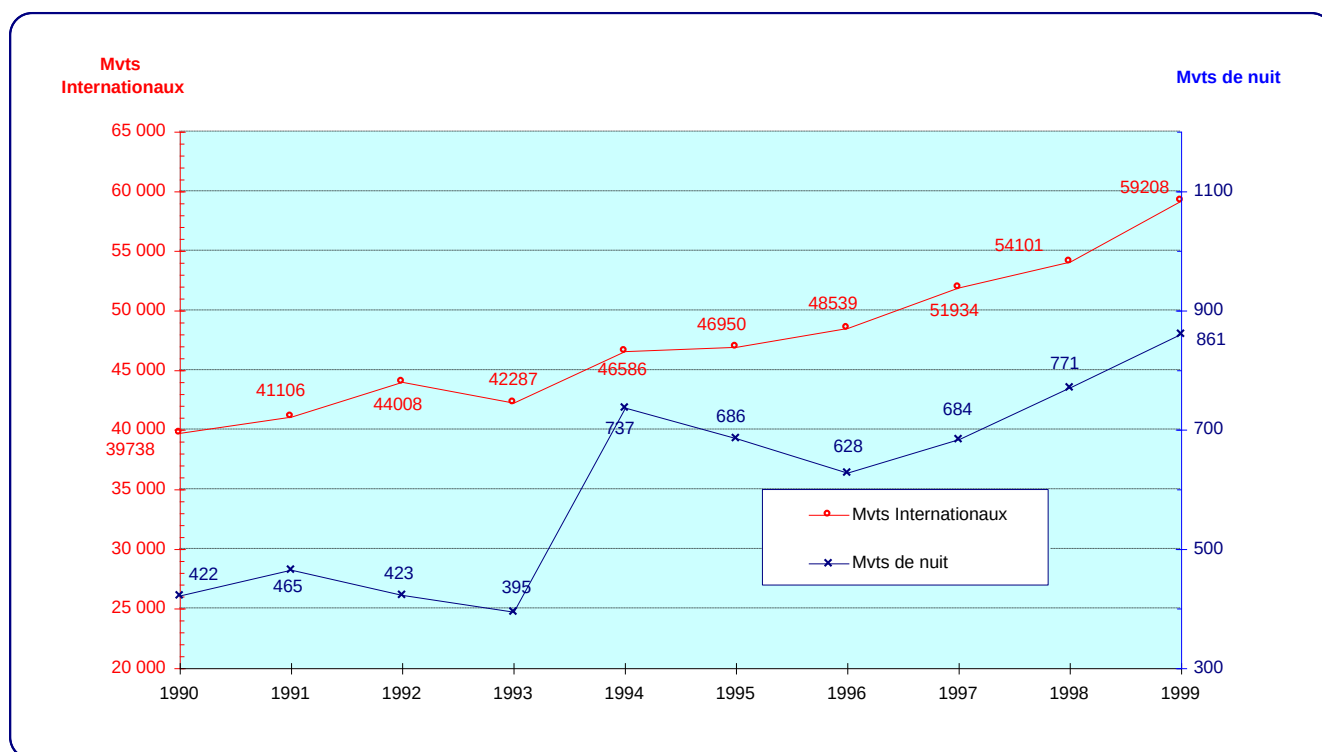
Comme en 1998 des travaux ont été menés en 1999 sur plusieurs sujets complexes ou controversés, sans avoir donné lieu à des décisions au sein du Conseil des Ministres. Il s'agit notamment du projet de création d'une autorité européenne pour la sécurité de l'aviation civile, des négociations entre l'Union Européenne et les Etats-Unis pour l'établissement d'un espace aérien commun, des négociations entre l'U.E. et les pays d'Europe centrale et orientale en vue de la création d'une zone d'aviation commune ainsi que de la contribution de l'U.E. à un réseau de navigation et de positionnement en Europe par satellites.

Dans le domaine des émissions sonores des avions, une directive a été adoptée par la Commission européenne le 21 avril 1999 qui a pour objectif de réduire le nombre des avions non communautaires relevant du chapitre 2 de l'annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale encore autorisés à se poser sur les aéroports de l'U.E.. Cette directive est en voie de transposition.



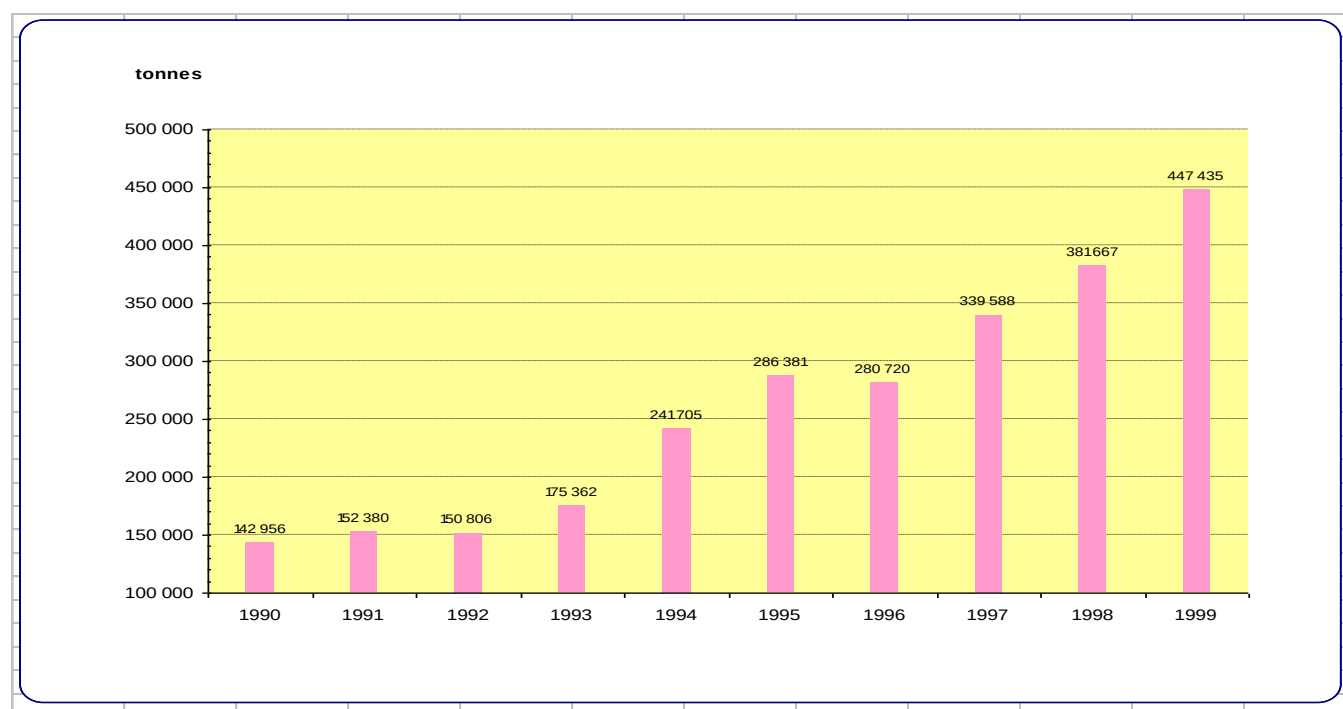
Evolution des mouvements 1990 - 1999

Annexe 6.1.



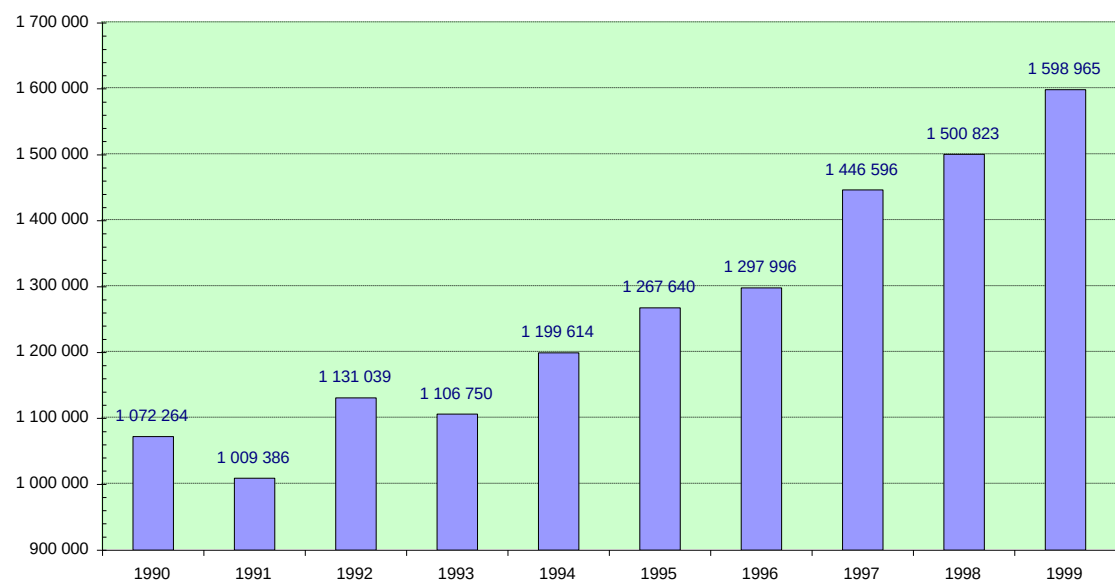
Evolution des mouvements internationaux et de nuit 1990 - 1999

Annexe 6.2.



Evolution du fret 1990 - 1999

Annexe 6.4

Passagers

Evolution des passagers 1990 - 1999

Annexe 6.3.

7. Les Affaires Maritimes

7.1. La situation internationale de l'économie maritime

En 1999, les excédents de tonnage continuent à faire pression sur les marchés. Dans le secteur du transport pétrolier, le durcissement de la politique de l'OPEP a conduit à l'épuisement des importants stocks de produits pétroliers des pays consommateurs et, partant, à la suppression des offres de fret, en particulier des pays arabes du Golfe. Cette situation devait entraîner, au printemps 1999, l'effondrement de l'activité des gros pétroliers. L'attitude future de l'OPEP et ses effets sur la demande de produits pétroliers resteront dès lors déterminants. Pour les autres classes de bâtiments, tout dépendra de la rapidité avec laquelle les effets de la crise asiatique seront surmontés ; les prévisions en ce sens semblaient plutôt optimistes à la fin de 1999.

Toutefois, une amélioration réelle et durable de la situation du transport maritime ne se fera pas sans une résorption des excédents de capacités, pour laquelle il s'impose de renforcer plus encore la demande. Certes, les tonnages envoyés à la casse vont de nouveau augmenter, mais la construction navale ne peut ralentir ses activités que progressivement.

7.2. La politique communautaire

7.2.1. La politique de la sécurité maritime et de protection du milieu marin

7.2.1.1. Directive 1999/35/CE du Conseil, du 29 avril 1999, relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.

L'objectif de cette directive est de renforcer la sécurité des services réguliers de transports maritimes de passagers en fixant comme condition d'exploitation la conformité aux critères de sécurité.

La directive s'applique à tous les transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse assurant un service régulier à destination ou au départ d'un port d'un Etat membre, quel que soit leur pavillon, lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux ou internationaux dans des zones maritimes de classe A. Les Etats membres peuvent élargir le champ d'application à d'autres zones maritimes.

La directive a pour objet de :

- définir les conditions d'exploitation en toute sécurité des services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse à destination et au départ des ports des Etats membres;
- conférer aux Etats membres le droit de procéder, participer ou coopérer à toute enquête sur les accidents maritimes impliquant les navires assurant ces services;
- faciliter, à l'intérieur de la Communauté, la mise en service sur une ligne régulière spécifique de navires et engins conformes aux dispositions qu'elle énumère, ainsi que le transfert de ces navires et engins vers d'autres services réguliers exploités dans des conditions comparables.

L'échéance pour la mise en œuvre de la législation dans les Etats membres est fixée au 1^{er} décembre 2000.

7.2.1.2. Proposition de directive du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison.

L'objectif est de protéger davantage le milieu marin contre la pollution par les navires en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison.

La proposition de directive poursuit le même objectif que la convention Marpol 73/78 pour la prévention de la pollution par les navires, à laquelle tous les Etats membres ont souscrit. Toutefois, à la différence de la convention qui s'attache à réglementer les rejets des navires en mer, la proposition se concentre sur le passage des navires dans les ports de l'Union européenne et aborde de manière détaillée les responsabilités juridiques, financières et pratiques des différents opérateurs jouant un rôle dans le dépôt des résidus des déchets et des résidus dans les ports.

La proposition vise :

- tous les navires, quel que soit leur pavillon, faisant escale dans un port d'un Etat membre, à l'exception des navires de guerre et des navires appartenant à un Etat ou exploité par un Etat à des fins gouvernementales et non commerciales ;
- tous les ports des Etats membres.

Présentée le 17 juillet 1998 par la Commission. La proposition se trouve actuellement sur la table du Conseil en vue d'aboutir à une position commune.

7.2.2. La politique d'amélioration des conditions de vie et de travail

7.2.2.1. Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 93/104/CE, du 23 novembre 1993, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail afin de couvrir les secteurs et activités exclus de ladite directive - Aménagement du temps de travail.

L'objectif est d'adopter des prescriptions minimales concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail liés à la santé et à la sécurité des travailleurs.

Le 18 novembre 1998, la Commission a présenté une communication sur l'aménagement du temps de travail dans les secteurs et activités exclus du champ d'application de la directive 93/104/CE du 23 novembre 1993.

La communication présente les mesures prévues pour protéger les travailleurs dont les secteurs étaient exclus de l'application de la directive 93/104/CE précitée (transports aériens, ferroviaires, fluviaux, lacustres, la pêche maritime et d'autres activités de mer, les activités de médecins en formation).

Dans cette communication, la Commission développe une approche qui, d'une part, tient compte des contraintes particulières de ces secteurs et activités et, d'autre part, assure une cohérence globale avec les autres textes législatifs relatifs à la sécurité des transports. En effet, l'action communautaire doit permettre une flexibilité de fonctionnement des entreprises, tenir compte de tout impact sur l'emploi, éviter d'imposer des contraintes déraisonnables aux entreprises et notamment celles de petite taille et enfin tenir compte des spécificités de chaque secteur.

7.2.2.2. *Directive 1999/63/CE du Conseil, du 21 juin 1999, concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transporteurs de l'Union européenne (FST).*

Afin de mieux comprendre l'essence de cette directive il y a lieu de la placer dans son contexte.

Lors de l'adoption de la directive 93/104/CE relative à l'aménagement du temps de travail, le Conseil avait exclu du champ d'application certains secteurs et notamment le secteur maritime en raison de la nature spécifique du travail.

Le 15 juillet 1997, la Commission a adopté un Livre blanc sur les secteurs et activités exclus de la directive sur le temps de travail dans lequel elle propose plusieurs approches afin de garantir la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs des secteurs exclus de la directive 93/104/CE.

Dans le Livre blanc, la Commission explique l'exclusion du secteur maritime du champ d'application de la directive 93/104/CE par l'existence d'horaires de travail particulièrement longs en mer.

Le développement de la concurrence a obligé de nombreux armateurs à baisser leurs frais de fonctionnement, en inscrivant notamment leurs navires dans des "registres de libre immatriculation", qui sont généralement plus permissifs sur le plan de la fiscalité et de la sécurité.

Par conséquent, une législation trop stricte risque de conduire à l'affaiblissement de la compétitivité des bateaux sous pavillon d'un Etat membre. En effet, entre 1985 et 1995, on a pu observer un recul de plus de 30% de l'emploi dans la flotte immatriculée dans l'UE. Pour cette raison, l'approche choisie visait à privilégier l'adoption d'un accord au sein des organisations internationales concernées.

L'organisation maritime internationale a adopté en 1995 une convention révisée sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et sur les périodes de repos des hommes de veille (Convention STCW). Ce texte prévoit :

- des périodes minimales de repos journalier de 10 heures par 24 heures, ne pouvant être divisées en plus de deux périodes, dont une période consécutive de 6 heures au moins ;
- un temps de repos hebdomadaire d'au moins 70 heures.

En octobre 1996, l'Organisation internationale du travail a adopté la Convention n° 180 sur les heures de travail dans les transports maritimes. La convention prévoit :

- la mise en place soit d'une durée maximale de travail de 14 heures par jour et de 72 heures par semaine pour les gens de mer à bord des navires, soit des périodes minimales de repos de 10 heures par jour et de 77 heures par semaine ;
- la création d'un mécanisme permettant d'assurer l'application des dispositions de la convention par le biais du contrôle des navires par l'Etat du port, aux navires immatriculés dans un pays tiers qui opèrent dans les eaux de l'UE.

L'objectif de cette directive vise à donner effet à l'accord européen conclu le 30 septembre 1998, entre les organisations syndicales et patronales du transport maritime (ECSA et FST) relatif au temps de travail des gens de mer. Ces organisations ont une forte représentativité au niveau européen. L'ECSA, principale organisation patronale, représente les associations nationales d'armateurs de tous les Etats membres. La FST représente une large majorité des gens de mer européens.

7.2.2.3. Recommandation de la Commission du 18 novembre 1998 concernant la ratification de la Convention n° 180 de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires et la ratification du Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande de 1976

L'objectif est d'inciter les Etats membres qui ne l'ont pas encore fait, à ratifier la Convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, et le Protocole de 1996 relatif à la Convention sur la marine marchande de 1976.

La Convention n° 180 de l'Organisation internationale du travail (OIT) qui été adoptée, le 22 octobre 1996 vise à promouvoir la santé et la sécurité des travailleurs, améliorer la sécurité maritime et protéger l'environnement marin.

Elle établit les limites des heures de travail ou de repos des gens de mer travaillant à bord des navires et prévoit notamment :

- la mise en place soit d'une durée maximale de travail de 14 heures par jour et de 72 heures par semaine pour les gens de mer à bord des navires, soit des périodes minimales de repos de 10 heures par jour et de 77 heures par semaine;
- la création d'un mécanisme permettant d'assurer l'application des dispositions de la convention par le biais du contrôle des navires par l'Etat du port, aux navires immatriculés dans un pays tiers qui opèrent dans les eaux de l'UE.

Le Protocole de 1996 relatif à la Convention n° 147 sur la marine marchande contient dans son annexe supplémentaire la Convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires.

La Convention sur la marine marchande (normes minima) de 1976, à laquelle renvoie le protocole de 1996, dispose qu'un pays qui a ratifié la Convention peut contrôler un navire pour vérifier si les modalités de la sécurité des gens de mer sont en conformité avec les dispositions de la Convention.

La proposition de directive du Conseil présentée par la Commission le 18 novembre 1998, concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transporteurs de l'Union européenne (FST) s'inspire largement de la Convention n° 180 de l'OIT. Toutefois, cette proposition ne vise que les marins travaillant à bord des navires battant pavillon d'un Etat membre de la Communauté.

La Commission a invité les Etats membres à ratifier la Convention n° 180 de l'OIT sur la durée de travail des gens de mer et les effectifs des navires, ainsi que le Protocole de 1996 de la Convention sur la marine marchande. Dès lors, les Etats membres pourront contrôler l'application du régime du temps de travail de la Convention n° 180 à tous les navires faisant escale dans les ports de la Communauté, par le biais d'une directive du Conseil.

7.2.2.4. Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 1999, concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté.

Le Conseil a adopté la directive 1999/63/CE qui vise à donner effet à l'accord entre l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transporteurs de l'Union européenne (FST) conclu le 30 septembre 1998. Cet accord concerne le temps de travail des marins à bord des navires battant pavillon d'un Etat membre de l'UE.

La Commission estime nécessaire de compléter la directive sur le temps de travail dans le secteur maritime par une directive ad hoc afin que soient également concernés les navires des pays tiers faisant escale dans les ports de la Communauté et que tous les marins puissent bénéficier d'un niveau de protection comparable en matière de santé et de sécurité. La directive en projet vise donc à permettre l'application des dispositions en matière de temps de travail aux navires qui ne battent pas pavillon ou ne sont pas immatriculés dans le registre d'un Etat membre.

Le contrôle de l'application des dispositions fixées par la Convention n° 180 de l'OIT repose sur les éléments suivants :

- le tableau précisant l'organisation du travail à bord ;
- le registre des heures de travail et de repos des marins ;
- la situation physique des marins (fatigue excessive due à un dépassement des heures de travail).

7.2.3. La campagne "Quality Shipping" : avancée de la Commission européenne

La Campagne "Quality Shipping", lancée au cours de l'année dernière à grand renfort de publicité, principalement par la Commission européenne – avec le soutien, en particulier, du gouvernement britannique – s'est poursuivie durant l'année 1999. La campagne a pour toile de fond le souci de créer sur les marchés, en plus du code ISM des sociétés d'armement, des conditions de sécurité complémentaires aux règles techniques existantes. Des efforts sont déployés pour essayer de gagner à cette cause les milieux économiques qui ont recours aux transports maritimes ou travaillent directement avec eux. Ces milieux englobent les sociétés de classification, les assurances, les banques et les sociétés de courtage. Le comité de la navigation de l'OCDE poursuit des objectifs similaires. Mettre les marchés au service de la sécurité des navires et de la protection du monde marin est une démarche louable en soi. Mais il apparaîtra que tel est déjà le cas dans la pratique, et à grande échelle. Les procédés d'inspection des navires mis en place par de gros transporteurs sur d'importants segments de marché le prouvent tout autant que les processus d'examen imposés par les assureurs et les codes des sociétés de classification reprises dans l'AISC (association internationale des sociétés de classification). L'introduction progressive des codes ISM et les obligations en découlant pour les sociétés d'armement font davantage pour assurer et renforcer la transparence des processus de sécurité. Il reste à établir si ces développements globalement positifs du système de sécurité des transports maritimes pourront être sensiblement améliorés par les mesures suggérées, en particulier par des nouvelles banques de données telles que le European Quality Shipping Information System, dont la mise sur pied est envisagée. La navigation maritime allemande s'investit directement dans ce domaine,

grâce aux contributions constructives de ses associations internationales International Chamber of Shipping et European Community Shipowner's Associations. Elle s'efforce également de réduire les normes nationales relatives aux processus de sécurité des navires, au lieu de contribuer à leur extension en ajoutant de nouveaux standards supplémentaires. Dans ce domaine, le personnel de bord et le personnel à terre directement responsables de la sécurité des navires risquent d'être dépassés.

7.3. Les activités au sein d'autres organisations internationales

7.3.1. L'Organisation mondiale du commerce : en attente d'une intégration du transport maritime

La mondialisation croissante des marchés est favorable à l'expansion de cet ordre économique mondial – le libéralisme – que prône l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les principes de non-discrimination et d'ouverture des marchés, doublés d'une procédure de conciliation en cas de litige, sont à l'origine de concepts importants pour la définition d'un droit commercial international et offrent des perspectives nouvelles de croissance. Le projet d'intégration des services, y compris les services de transport maritime bénéficie dès lors aux prochaines négociations du soutien des armateurs allemands. Même si la libéralisation y est plus poussée que dans d'autres secteurs de services, il est urgent et indispensable que, pour le transport maritime également, les principes fondamentaux de la libéralisation soient ancrés dans le droit international et s'accompagnent d'une procédure en conciliation des litiges. C'est pourquoi le secteur du transport maritime a ouvertement soutenu les travaux de la Commission européenne visant à répertorier de façon exhaustive les limitations d'accès au marché encore en vigueur dans le transport maritime et dans les secteurs de services connexes. Il faut regretter que les USA s'opposent encore pour le moment à l'intégration du transport maritime dans les nouvelles négociations de l'OMC. La poursuite des initiatives politiques est indispensable, car un résultat final ne sera possible que si les principaux acteurs économiques que sont entre autres les Etats-Unis, le Japon et la Chine s'engagent à développer un libéralisme à grande échelle. La suppression de toutes les restrictions encore en vigueur, y compris lors de la création de succursales, d'agences et dans l'organisation des transports, sur le territoire national, en aval et en amont du transport maritime, doit être l'objectif ultime à atteindre.

7.3.2. OCDE

Le comité de la navigation maritime de l'OCDE continue de remplir avec efficacité son rôle de médiateur dans les relations de navigation maritime entre une série d'Etats non membres d'Amérique latine et d'Extrême-Orient.

Une deuxième rencontre avec les "Dynamic Non-Member economies" a été suivie, à l'invitation du gouvernement japonais, d'une troisième réunion, à Kobe, en octobre de cette année. Y ont participé, au côté des Etats membres de l'OCDE, les administrations de la navigation maritime du Chili, de Hong-Kong, de Malaisie, de Singapour, de Taiwan et de Thaïlande. Cette réunion a débouché sur l'adoption d'une série de principes communs sur la libéralisation du transport maritime, repris dans un document intitulé "Understanding on Maritime Transport Principles". Bien que se situant à un niveau inférieur à celui des négociations de l'OMC qui viennent de débiter, il convient toutefois de voir dans cette action une contribution supplémentaire à une meilleure communication au sein de l'OMC. Il s'agit d'un pas important dans le sens d'une libéralisation progressive des marchés du transport maritime sur la base d'une concurrence libre et loyale.

Le principe de traitement national (national treatment) doit également s'appliquer à l'accès aux services portuaires et à la prestation de ces services et en ce qui concerne les tarifs pratiqués dans les ports et le transbordement de marchandises. L'on part du principe que les pays qui n'étaient pas représentés à la rencontre de Kobe (Argentine, Brésil et Indonésie) donneront leur approbation officielle dans un futur proche.

Une troisième rencontre réunissant cette année la Chine et le comité de la navigation de l'OCDE, a permis d'aboutir, non seulement à une meilleure acceptation, du côté chinois, du principe de libéralisation des services dans la navigation, mais également, à moyen terme, à un renforcement global des relations entre l'OCDE, d'une part, et la République populaire de Chine, d'autre part. Il faut essentiellement noter l'affirmation répétée de la délégation chinoise, de la poursuite irrévocable d'une politique d'ouverture vis-à-vis de l'économie de marché et de la transparence accrue dans la rédaction de lois et décrets y relatifs.

7.3.3. OMI - Organisation Maritime Internationale

7.3.3.1. *Navigation*

L'importance des conditions d'une navigation sûre, telles que l'exploitation rationnelle des navires, la présence d'un équipage compétent à bord, l'arrimage de la cargaison, les couloirs de navigation sûrs, des systèmes de communication efficaces et un cadre exempt de tout crime, a conduit à la réglementation au niveau mondial. Les Etats du pavillon sont tenus d'appliquer à l'encontre des navires battant leur pavillon ou inscrits sur le registre ce qui est devenu un important régime juridique de lois. Les Etats côtiers pour leur part se sont engagés à veiller à ce que les couloirs de leurs zones maritimes soient sûrs pour la navigation. L'application rigoureuse de l'ensemble des textes qui régissent tous les aspects de la navigation est d'une importance fondamentale non seulement pour la sécurité de la navigation mais également pour la protection et la préservation du milieu marin. L'OMI a accordé une large place dans ses travaux à la réalisation des objectifs susmentionnés.

Signe des temps, l'OMI tend de plus en plus à se voir assigner une fonction de supervision, non seulement pour ce qui touche à la sûreté, mais également dans d'autres domaines, comme le déversement. Ces nouvelles fonctions reflètent les récentes mesures appliquées dans le secteur de l'aviation. En effet, de nouveaux faits survenus dans d'autres domaines d'activité de l'OMI montrent que l'on a de plus en plus tendance à suivre les pratiques de l'industrie aéronautique.

a) Sécurité des navires

Le droit qu'a l'Etat du pavillon d'exercer sa juridiction sur tout navire battant son pavillon et de pouvoir naviguer dans les zones maritimes des Etats côtiers, génère pour cet Etat l'obligation d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur ces navires.

L'Etat du pavillon, dans l'exercice de sa juridiction, doit prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité et la composition, les conditions de travail et la formation des équipages.

Il incombe à l'Etat du pavillon d'interdire aux navires battant son pavillon ou immatriculés par lui d'appareiller tant qu'ils ne se sont pas conformes aux règles et normes internationales établies par les organisations internationales compétentes pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, y compris les dispositions concernant la conception, la construction et l'armement des navires. La compétence de l'Etat du pavillon ne doit donc pas uniquement s'exercer à des fins de sécurité mais également pour assurer la protection et la préservation du milieu marin.

b) Construction, équipement et navigabilité des navires

Les règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés régissant la construction, l'équipement et la navigabilité des navires sont essentiellement ceux qui figurent dans la Convention SOLAS, la Convention internationale de 1996 sur les lignes de charge et la Convention MARPOL 73/78 (visant la conception de navires-citernes). Les normes de sécurité en matière de construction et d'équipement des navires de pêche sont énoncées dans la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche telle qu'amendée par le Protocole de Torremolinos de 1993.

Les nouvelles normes relatives à la construction, à l'équipement et à la navigabilité des navires, sont entrées en vigueur en 1999. Elles visent les pétroliers, les navires à passagers et les vraquiers, les radiocommunications, les informations météorologiques et les systèmes et équipements de navigation ainsi qu'un système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.

c) Effectifs des navires et formation des équipages

La plupart des accidents en mer sont dus à des erreurs humaines. Les mesures visant à renforcer la sécurité en mer sont donc axées, entre autres, sur l'amélioration de la formation et des procédures de délivrance des brevets, les moyens de lutter contre la fatigue et la mise au point de technologies nouvelles dont l'utilisation est sûre.

d) Effectifs des navires

Les normes relatives aux effectifs des navires sont énoncées dans la Convention SOLAS, imposant à l'Etat du pavillon l'obligation générale de doter ses navires des effectifs voulus, un certificat idoine devant prouver que l'Etat s'est conformé à cette obligation.

e) Normes de formation

Les normes relatives à la formation des équipages sont énoncées dans la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et dans le Code STCW. Les dispositions de la partie A du Code sont contraignantes, celles de la partie B sont recommandatoires.

Parmi les faits nouveaux intervenus depuis l'établissement du rapport de 1998, il convient de signaler l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 1999, des amendements de 1997 à la Convention et au Code STCW, adoptés en vertu des résolutions MSC.66(68) et MSC.67(68) relatives aux prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et des autres membres du personnel des navires rouliers et des navires à passagers.

f) Conditions d'emploi

L'Organisation internationale du Travail (OIT) et l'Organisation Maritime internationale ont organisé deux réunions en 1999 : la réunion du Groupe de travail mixte d'experts de l'OMI et de l'OIT chargé d'examiner la question de la responsabilité et de l'indemnisation en ce qui concerne les droits en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer, et la Réunion tripartite sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche organisée afin d'évaluer les travaux du Groupe de travail mixte FAO/OIT/OMI chargé de la question de la formation des pêcheurs et de la révision du document destiné à servir de guide pour la formation du personnel de navires de pêche et la délivrance des brevets et d'adopter les conclusions précisant les activités de suivi et d'examen des normes de l'OIT visant expressément les pêcheurs.

7.3.3.2. *Transport de marchandises*

- Selon les estimations, plus de 50 % des marchandises en colis et des cargaisons en vrac et actuellement transportées par voie maritime peuvent être considérées comme dangereuses ou nocives pour l'environnement, d'après les critères de l'OMI. Il est donc important qu'elles soient manipulées, transportées et entreposées le plus soigneusement possible.
- En vertu des dispositions du chapitre VII de la Convention SOLAS, le transport maritime de marchandises dangereuses est interdit sauf si ces marchandises sont transportées conformément aux dispositions de ladite convention ; chaque Etat contractant doit émettre, ou faire émettre, des instructions détaillées sur la sécurité du conditionnement et de l'arrimage des marchandises dangereuses faisant également état des précautions à prendre par rapport aux autres marchandises.
- Plusieurs codes de l'OMI ont ainsi trait au transport de marchandises dangereuses (p.ex.. le Code maritime international des marchandises dangereuses - Code IMDG -, le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac - Recueil IBC,.....)

7.3.3.3. *Sécurité de la navigation*

- La Convention sur le droit de la mer énonce en termes généraux les droits de passage applicables et les obligations correspondantes des navires dans les diverses zones maritimes, et c'est l'OMI qui a élaboré les règles détaillées régissant la sécurité de la navigation et la prévention des abordages en mer. Les principaux instruments qui les énoncent sont le chapitre V de la Convention SOLAS et le Règlement international pour prévenir les abordages en mer.
- La mise en application des règles de l'OMI concernant la construction, l'équipement, les effectifs et la formation des équipages des navires repose au premier chef sur l'exercice de la juridiction de l'Etat du pavillon. En revanche lorsque le navire navigue dans les zones maritimes d'autres États, c'est l'exercice effectif tant de la juridiction de l'Etat du pavillon que de celle de l'Etat côtier qui permet de faire respecter les règles régissant des questions comme les signaux, les communications, la prévention des abordages et l'organisation du trafic maritime.
- Tous les amendements importants à la Convention SOLAS, et notamment son chapitre V, adoptés depuis 1991 étaient destinés à renforcer le rôle de l'Etat côtier dans la réglementation de la navigation par l'institution de systèmes obligatoires de comptes rendus de navires ou d'organisation du trafic maritime, ou par des services de trafic maritime. Cette tendance va probablement se poursuivre.

- D'après les projections, le secteur des transports maritimes va désormais ressembler davantage à l'aéronautique, avec un contrôle à terre fonctionnant à peu près de la même manière que le contrôle moderne de la circulation aérienne et des capitaines traités à peu près de la même manière que les pilotes de ligne (allocution liminaire du Secrétaire général de l'OMI à un séminaire sur la coordination des normes concernant les services de trafic maritime (STM) au Royaume-Uni, Londres, 12 mai 1999).

a) Mesures d'organisation du trafic maritime

- L'Assemblée de l'OMI a décidé en novembre 1999, sur proposition du Comité de la sécurité maritime (CSM), de l'adjonction à la section 6 des Dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (résolution de l'Assemblée A.572(14), modifiée) d'un paragraphe nouveau, aux termes duquel les dispositifs de séparation du trafic doivent être conçus de manière à permettre aux navires qui les utilisent de se conformer totalement à tout moment au Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

b) Adoption de zones de séparation du trafic

- Depuis l'an dernier, le CSM a adopté les mesures d'organisation du trafic suivantes :
 - ◊ L'approbation d'une nouvelle zone à éviter dans le Pas-de-Calais ;
 - ◊ Les modifications du Dispositif de séparation du trafic Marjan/Zuluf ;
 - ◊ Les mesures d'organisation du trafic correspondantes proposées par l'Arabie saoudite ;
 - ◊ La proposition de l'Afrique du Sud de supprimer la zone à éviter autour des Alghard Banks.
- De nouvelles mesures d'organisation du trafic ont été proposées au Sous-Comité de la sécurité de la navigation (en septembre 1999), dont une de la Chine tendant à l'adoption d'un système obligatoire d'organisation du trafic maritime et d'un système de comptes rendus de navires au large du promontoire de Changshan Jiao et une autre des États-Unis visant à l'adoption de routes recommandées au large des côtes californiennes en vue de déplacer en direction de la mer, au-delà de la mer territoriale, l'écoulement actuel du trafic des navires de commerce transportant des cargaisons de matières dangereuses et des navires de commerce de 500 tonneaux de jauge brute.

c) Systèmes de comptes rendus de navires

- Les données recueillies à l'aide des comptes rendus de navires peuvent être utilisées pour les recherches et le sauvetage, les services de trafic maritime et la prévention de la pollution marine. En ce qui concerne le bogue A2M, le Comité de la sécurité maritime a approuvé, pour parer à toute éventualité, une circulaire invitant les navires qui participent aux systèmes obligatoires de comptes rendus de navires d'informer les autorités compétentes, lorsqu'elles le leur demandent, de l'état de préparation à l'an 2000 à bord (MSC/Circ.894).
- Depuis l'entrée en vigueur en 1996 de la règle 8-1 du chapitre V de la Convention SOLAS, un certain nombre de systèmes de comptes rendus de navires obligatoires ont été adoptés pour réduire les accidents dans les zones encombrées et protéger le milieu marin. Ils concernent en majorité les détroits utilisés pour la navigation internationale. Celui qui a été adopté récemment pour le détroit du Pas-de-Calais est le sixième (les autres concernant le détroit de Torres, le Grand Belt, le détroit de Gibraltar, les bouches de Bonifacio et les détroits de Malacca et Singapour).

- Le Comité de la sécurité maritime a récemment adopté le premier système obligatoire de comptes rendus de navires ayant spécialement pour objet de protéger les populations d'une seule espèce marine, en l'occurrence la baleine franche noire menacée (voir la résolution MSC.85(70), annexe 1), d'un choc physique direct avec les navires, et non de protéger le milieu marin en général des navires.
- Pour répondre aux inquiétudes de certains membres qui craignaient qu'en adoptant ce système obligatoire pour protéger une seule espèce le Comité de la sécurité maritime n'ouvre la voie à une prolifération de systèmes semblables dans l'avenir, celui-ci a décidé de n'en adopter que dans les cas où il serait scientifiquement établi que :
 - a) la population d'une espèce marine est immédiatement menacée d'extinction;
 - b) de grands axes maritimes traversent une ou des zones d'habitat critiques pour la population considérée;
 - c) le plus grand danger connu menaçant la survie et la régénération de ladite population est celui de chocs physiques directs avec les navires, à l'occasion de collisions, par exemple.
- La tendance à adopter des systèmes obligatoires de comptes rendus de navires paraît devoir continuer dans l'avenir, tout au moins jusqu'à ce que la plupart des navires soient équipés de systèmes d'identification automatique (SIA) de bord universels, qui ne seront obligatoires, en vertu du chapitre V révisé de la Convention SOLAS, que pour les navires construits après la date de son entrée en vigueur (prévue pour le 1^{er} juillet 2002).

d) Services de trafic maritime

Les dispositifs de séparation du trafic et autres systèmes d'organisation du trafic maritime peuvent se combiner avec un service de trafic maritime (STM), c'est-à-dire un service destiné à accroître la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et à protéger l'environnement. La règle 8-2, relative aux services de trafic maritime, du chapitre V de la Convention SOLAS est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1999. L'OMI a expliqué qu'en vertu de cette règle un STM doit être conçu de manière à contribuer à la sécurité de la vie en mer, à la sécurité et l'efficacité de la navigation et à la protection du milieu marin, des rivages adjacents, des chantiers et des installations au large contre les effets dommageables possibles du trafic maritime. Un gouvernement peut créer un STM lorsque le volume du trafic ou l'ampleur des risques lui paraît le justifier. Le STM ne peut être rendu obligatoire que dans les limites des eaux territoriales. Selon le paragraphe 5 de la règle 8-2, ce texte ainsi que les directives adoptées par l'OMI (Directives sur les services de trafic maritime, résolution A.857 (20) de l'Assemblée de l'OMI) sont sans préjudice des droits et obligations des gouvernements en vertu du droit international ou des régimes juridiques des détroits utilisés pour la navigation internationale et des voies de circulation dans les eaux archipélagiques.

e) Fourniture de services / partage des coûts

Parmi les routes servant à la navigation internationale, quelques-unes ne sont pas très sûres et/ou sont très encombrées et exigent donc, par exemple, l'installation et le fonctionnement d'aides à la navigation qui sont complexes et de plus en plus coûteuses, ou la prestation d'un autre service maritime. Les coûts de cette infrastructure maritime et de la fourniture des services sont ordinairement supportés par l'Etat côtier concerné. Il en va de même actuellement dans les détroits servant à la navigation internationale. Aux termes de l'article 43 de la Convention sur le droit de la mer, les Etats utilisateurs et les Etats riverains d'un détroit devraient coopérer pour établir et entretenir dans le détroit les installations de sécurité et les aides à la navigation nécessaires, ainsi que les autres équipements destinés à faciliter la navigation internationale, et pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

7.3.3.4. *Application des textes internationaux*

a) Mise en œuvre par l'Etat du pavillon

L'application effective par l'Etat du pavillon des obligations qu'il a contractées en vertu d'un certain nombre d'instruments relatifs à la sécurité de la navigation et à la protection du milieu marin contre la pollution par les navires est une question que l'OMI traite comme prioritaire depuis quelques années. Le Code international de gestion de la sécurité (code ISM) et les travaux du Sous-Comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon représentent deux initiatives très importantes pour aider les Etats du pavillon à s'acquitter de leurs obligations. Malgré ces efforts, il y a encore des faits qui indiquent très clairement la nécessité d'améliorer l'application des instruments de l'OMI. Les statistiques du contrôle par l'Etat du port et les considérations économiques qui incitent les propriétaires et exploitants de navires à ne pas respecter les normes à relevées dans l'étude de l'OCDE, prouvent à l'évidence que d'autres mesures s'imposent encore. Les problèmes qu'entraîne en pratique l'inefficacité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon ont aussi été évoqués dans d'autres enceintes. Dernièrement, le Comité des pêches de la FAO a appelé l'attention de l'OMI sur le changement de pavillon des bateaux de pêche et l'immatriculation des navires, problèmes relevant à son sens de l'application par l'Etat du pavillon des Conventions de l'OMI.

En outre, la Commission du développement durable a, au paragraphe 35 a) de sa décision 7/1, invité l'OMI à élaborer d'urgence des mesures contraignantes si ses membres le jugent utile, pour veiller à ce que les navires de tous les Etats du pavillon respectent les règles et normes internationales afin de donner pleinement effet à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et en particulier son article 91 (Nationalité des navires), ainsi qu'aux dispositions des autres conventions pertinentes. Dans ce contexte, la Commission a souligné l'importance de l'instauration d'une surveillance portuaire gouvernementale plus efficace.

Aux termes de l'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. Vu les obligations dont l'Etat du pavillon est tenu en vertu des articles 94 et 217 de la Convention précitée, le lien substantiel exigé par l'article 91, s'il n'est pas défini, n'en implique pas moins qu'il doit permettre à l'Etat du pavillon d'exercer un contrôle effectif sur le navire et de s'acquitter des obligations qui lui incombent au titre de la Convention sur le droit de la mer et d'autres instruments.

Certains Etats du pavillon ne font pas effectivement respecter les conventions internationales auxquelles ils sont parties, parce qu'ils n'exercent pas de contrôle sur les navires qu'ils immatriculent et/ou auxquels ils accordent le droit de battre leur pavillon. Or, c'est précisément cette absence de contrôle qui fait le grand attrait de l'immatriculation dans ces Etats pour les propriétaires de navires inférieurs aux normes et qui leur permet de s'assurer un avantage sur la concurrence. Dans certains cas, l'Etat du pavillon règle ce problème en rendant la radiation de ces navires plus facile. Néanmoins, il est peu probable que cela mette un terme à leur activité, puisque l'immatriculation dans un autre Etat demande un minimum de formalités. En réalité, cela risque fort de compliquer les choses, puisque la radiation de ces navires interviendrait probablement sous la pression de la menace d'une retenue imminente dans le cadre du contrôle par l'Etat du port et pourrait donc se solder par l'abandon de gens de mer dans des ports étrangers. Le Sous-Comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon étudie actuellement les conséquences qu'implique la perte par un navire du droit de battre le pavillon d'un Etat, du double point de vue de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port.

Les propriétaires de navires ont en général manifesté une préférence marquée pour l'immatriculation de leurs flottes sous pavillon étranger. Devant la demande ainsi créée, le nombre des Etats offrant la libre immatriculation a augmenté. Il ressort clairement de la Convention sur le droit de la mer que l'immatriculation d'un navire n'est pas une simple formalité administrative, et implique l'obligation pour l'Etat du pavillon de veiller à ce que le navire satisfasse aux dispositions des instruments internationaux applicables.

Le formulaire d'auto-évaluation de la performance de l'Etat du pavillon, adopté par l'Assemblée de l'OMI en novembre 1999, représente une initiative récente importante pour régler le problème de l'application insuffisante des instruments par l'Etat du pavillon. Ce formulaire définit un ensemble uniforme de critères internes et externes que l'Etat du pavillon a la faculté d'utiliser pour se faire une idée claire de la qualité du fonctionnement de son administration maritime et évaluer lui-même sa performance en tant qu'Etat du pavillon. Il sera ainsi en mesure de déceler ses insuffisances et de prendre des dispositions concrètes pour se faire aider à y remédier. Le formulaire peut être soumis à l'OMI à l'occasion de demandes d'assistance technique, mais cela ne devrait pas être considéré comme un préalable à ces demandes.

Le formulaire pose, par exemple, la question de savoir si l'administration dispose des lois, de l'infrastructure et des ressources humaines nécessaires pour appliquer et faire respecter les instruments internationaux relatifs à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution. La résolution de l'Assemblée de l'OMI (A881(21)) engage les gouvernements des Etats membres à se servir du formulaire d'auto-évaluation pour détecter leurs insuffisances éventuelles dans l'exécution des obligations qui leur incombent en leur qualité d'Etats du pavillon. Elle les invite à communiquer copie des formulaires remplis à l'OMI pour lui permettre de constituer une base de données qui l'aide dans ses efforts pour obtenir une application cohérente et effective de ses instruments.

Le Sous-Comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon a commencé à établir une liste de critères permettant de mesurer la performance de l'Etat du pavillon et il a décidé de poursuivre ses délibérations par l'intermédiaire d'un groupe de travail par correspondance en prévision de la prochaine session, qui doit avoir lieu en janvier 2000.

Durant l'année 1999 le Commissariat aux affaires maritimes a procédé au travail d'évaluation requis par l'OMI tout en élaborant un cahier des charges pour les développements futurs. Ce rapport sera remis au gouvernement au cours de l'année 2000.

b) Contrôle par l'Etat du port

Le contrôle par l'Etat du port s'entend généralement comme droit d'un Etat d'exercer sa compétence sur les navires entrant volontairement dans ses ports, en vue de faire respecter les prescriptions des conventions maritimes internationales adoptées par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale. La Convention sur le droit de la mer autorise l'Etat du port, lorsque les éléments de preuve le justifient, à intenter une action pour tout rejet effectué en haute mer par un navire se trouvant volontairement dans ce port ou à une installation terminale au large, en infraction aux règles et normes internationales applicables, établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.

Bien que ce soit à l'Etat du pavillon qu'il incombe au premier chef de faire respecter ces règles et normes, le contrôle par l'Etat du port a été mis au point pour pallier l'impuissance ou la réticence de l'Etat du pavillon à s'acquitter de ses obligations à l'égard des navires battant son pavillon.

Le contrôle par l'Etat du port a été partout défendu par l'OMI qui, au fil des ans, a encouragé les Etats à coopérer à l'échelle régionale pour en assurer la mise en place en adoptant des mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Europe, dans la région de l'Asie et du Pacifique, en Amérique latine et dans les Caraïbes, en Méditerranée, dans la région de l'océan Indien et en Afrique de l'Ouest. Il joue un rôle important dans l'élimination des navires qui ne satisfont pas aux normes.

A l'OMI, la formule du contrôle par l'Etat du port a été pleinement acceptée comme moyen efficace de faire en sorte que les navires répondent aux normes et règles établies par les conventions élaborées par elle. Cela lui a aussi permis de faire respecter plusieurs dispositifs réglementaires d'application de ses conventions aux niveaux mondial et régional.

L'une de ces réglementations est liée à l'adoption récente par son Comité de la sécurité maritime de plusieurs amendements à la résolution A.787 (19) de 1995, relative aux procédures de contrôle par l'Etat du port des navires qui sont tenus au respect des dispositions de la Convention SOLAS de 1974, de la Convention LL (sur les lignes de charge), de la Convention MARPOL 73/78, de la Convention STCW de 1978 et de la Convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969 (ITC.69). Ces procédures sont considérées comme complémentaires des mesures prises au niveau national par les administrations des Etats du pavillon et sont destinées à aider lesdites administrations à faire appliquer les dispositions des conventions pour préserver la sécurité de l'équipage, des passagers et des navires et prévenir efficacement la pollution. Les amendements à la résolution A.787 (19) étaient destinés à la mettre à jour en ajoutant ou en modifiant certaines dispositions en vue d'améliorer la mise en oeuvre des procédures de contrôle par l'Etat du port.

Le Comité de la sécurité maritime a aussi accepté d'introduire dans la résolution des sections nouvelles relatives à la "suspension de l'inspection", dans des circonstances exceptionnelles où l'état général d'un navire est jugé inférieur aux normes, et aux "procédures applicables à la rectification des

défectuosités et à la libération ” du navire, ainsi qu’une troisième intégrant les directives pour le contrôle par l’Etat du port dans le cadre du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM). Ce code, devenu d’application obligatoire en 1994 par le biais d’amendements à la Convention SOLAS 74, fait obligation aux administrations de délivrer un document attestant la conformité à toute compagnie maritime qui satisfait aux critères fixés par le Code pour la sécurité de l’exploitation des navires et la maîtrise de la pollution. La résolution A882(21) intégrant ces amendements a été adoptée lors de la vingt-et-unième Assemblée de l’OMI en novembre 1999.

De plus, l’OMI a diffusé le 4 juin 1999 une circulaire du Comité de la sécurité maritime à l’intention des fonctionnaires chargés du contrôle par les Etats du port, donnant des indications sur les brevets de capacité dans le cadre de la Convention STCW (MSC/Circ.918), à la suite d’informations d’Etats membres faisant état de la découverte d’un grand nombre de brevets de capacité frauduleux à l’occasion d’inspections effectuées au titre du contrôle par l’Etat du port et de demandes de reconnaissance de brevets. Cette circulaire fournit les éclaircissements nécessaires sur les dispositions transitoires de la Convention STCW de 1978.

c) Coopération régionale pour le contrôle par l’Etat du port

- Paris

Conscientes que le régime du contrôle par l’Etat du port serait plus efficace s’il était mis en oeuvre à l’échelle régionale, la plupart des régions du monde ont arrêté ou sont en passe d’arrêter des mémorandums d’entente régionaux sur le contrôle par l’Etat du port. Depuis quelques années, on note aussi dans diverses régions un important mouvement en faveur de l’adoption d’une conception harmonisée de la mise en oeuvre effective des dispositions relatives au contrôle. Il s’agit de parvenir à une application effective et à une coopération entre Etats du port dans le cadre des mémorandums d’entente régionaux pour créer un réseau mondial de contrôle par l’Etat du port permettant d’éliminer les navires inférieurs aux normes qui mettent en péril la sécurité de la navigation ainsi que la protection et la préservation du milieu marin.

Parmi les faits nouveaux à signaler au sujet des mémorandums d’entente, le Comité du contrôle par l’Etat du port (CCEP) institué par le Mémorandum de Paris a décidé en 1998 d’améliorer l’accès de l’information relative aux inspections et aux retenues de navires : dans un premier temps, serait publiée tous les mois sur le site Internet du Mémorandum d’entente de Paris, une liste des navires immobilisés donnant aussi des précisions sur le propriétaire ou l’exploitant de chacun d’eux, et chacun des Etats du pavillon figurant sur cette liste recevrait du secrétariat une lettre l’informant que ses navires avaient été désignés pour être inspectés en priorité durant un an. Par la suite, à sa trente-deuxième réunion (Stockholm, 10-13 mai 1999), le Comité a décidé, en vue d’assurer une plus grande transparence, de mettre davantage d’information à la disposition du public par l’intermédiaire du système EQUASIS, dans le cadre de l’appui apporté à la campagne mondiale “ Quality Shipping ” en faveur d’une amélioration du transport maritime. En 2000, cette campagne comprendrait, dans le cas des retenues, la publication par ses soins des données sur la performance des sociétés de classification, mesurée d’après ses propres critères d’évaluation.

Pour ce qui est de la documentation relative aux qualifications et à la formation que les officiers et l'équipage doivent détenir à bord de tous les types de navire, les fonctionnaires chargés du contrôle par les Etats du port ont reçu ordre d'appliquer immédiatement les nouvelles directives arrêtées en application des amendements de 1995 à la Convention STCW de 1978 et de vérifier la conformité des navires au Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), vu que la date limite de passage à ce système était le 1^{er} février 1999. Quant aux certificats d'exemption délivrés par certains Etats du pavillon pour leurs navires au motif que le matériel requis n'était pas disponible, elles ne seraient plus acceptées dans la région couverte par le Mémoire d'entente de Paris après le 1^{er} août 1999.

De plus, le Comité a décidé de consacrer une autre campagne d'inspections localisées aux questions relevant du Code ISM à partir du 1^{er} juillet 2002, date à laquelle tous les navires seraient tenus de respecter les dispositions du Code, et, dans le cadre du régime d'inspections localisées, il a été convenu que l'assujettissement de la cargaison serait le thème d'une campagne débutant en septembre 2000. Vu l'importance du problème du bogue de l'an 2000, les fonctionnaires chargés du contrôle par les Etats du port ont été de leur côté tenus de demander aux capitaines la preuve de la préparation au bogue, y compris l'aptitude de l'équipage à utiliser les procédures de secours.

- Tokyo

Dans la région de l'Asie et du Pacifique, le Comité du contrôle par l'Etat du port (CCEP) institué par le Mémoire d'entente de Tokyo, réuni du 26 au 29 avril 1999 à Cairns (Australie) pour sa septième session, a approuvé à cette occasion le rapport annuel 1998 sur la question pour la région. D'après ce rapport, 14.545 inspections au total avaient été effectuées durant la période considérée par les autorités des pays signataires du Mémoire sur des navires immatriculés dans 104 Etats. Sur les 24.266 navires étrangers opérant dans la région, elles représentaient un taux d'inspection estimé à 60 %. Elles s'étaient soldées par la retenue de 1 061 navires immatriculés sous 62 pavillons différents.

Ce Comité a aussi adopté un amendement au Mémoire d'entente pour intégrer les protocoles de 1988 relatifs aux Conventions SOLAS et LL parmi les instruments pertinents pour les signataires du Mémoire. Cet amendement doit prendre effet le 3 février 2000, date d'entrée en vigueur des deux protocoles. De plus, le Comité s'est déclaré satisfait des résultats de la campagne d'inspections localisées de 1998, consacrée au Code ISM, et a décidé d'en étudier le rapport en détail en vue de déterminer les autres actions ou mesures éventuellement à prendre dans le cadre de la mise en œuvre du Code. Pour faciliter celle du SMDSM, le Comité a décidé de lui consacrer une autre campagne d'inspections localisées. A cet effet, des directives seront données aux fonctionnaires chargés du contrôle par l'Etat du port, et un aide-mémoire sera établi à leur intention afin que la manière de procéder soit la même dans toute la région.

- Amérique latine

En Amérique latine, la cinquième réunion du Comité issu de l'Accord sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Amérique latine (Accord de Viña Del Mar) s'est tenue du 23 au 25 septembre 1998 à La Havane (Cuba). Parmi les divers sujets examinés, le problème le plus important était le respect des dispositions du Code ISM. Le Comité a chargé un groupe de travail par correspondance d'élaborer des procédures appropriées à ce sujet. Il a aussi eu des échanges de vues sur la révision du Guide des inspecteurs, qui est annexé à l'Accord, et fait le point des progrès et de la mise en œuvre de la formation organisée à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par les Etats du port. En outre, le Comité a adopté des mesures complémentaires pour régler le cas des navires qui ne rectifient pas totalement les déficiences au port d'inspection.

- Caraïbes

Dans la région des Caraïbes, le Comité institué par le Mémorandum d'entente des Caraïbes a tenu sa troisième réunion les 15 et 16 octobre 1998 à Nassau (Bahamas). Il était saisi pour examen d'un premier rapport sur un projet de renforcement des régimes juridiques et administratifs de la navigation maritime des Etats membres, qui avait été réalisé pour étayer la mise en œuvre d'un système caraïbe de contrôle par l'Etat du port.

- Méditerranée

Les questions les plus importantes débattues par le Comité issu du Mémorandum d'entente pour la Méditerranée à sa deuxième réunion, tenue à Istanbul (Turquie) du 14 au 16 octobre 1998, étaient le dispositif administratif de mise en œuvre du Mémorandum, un plan d'action pour assurer la formation requise sur le chapitre du contrôle par l'Etat du port et des obligations des Etats du pavillon et la création d'un centre d'information.

- Océan Indien

Le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Océan Indien, arrêté en juin 1998, porte création d'un secrétariat et d'un centre d'information provisoires, installés respectivement à Goa (Inde) et à Pretoria (Afrique du Sud). Le Comité issu du Mémorandum d'entente a tenu sa première réunion au début de 1999.

7.3.3.5. *Criminalité en mer*

La notion de sécurité maritime englobe désormais non seulement la sécurité militaire traditionnelle mais aussi la sécurité des ressources et de l'environnement et la lutte contre la criminalité en mer. Cet élargissement récent oblige les Etats à renforcer leurs moyens de répression, ce qui leur cause des problèmes que la plupart d'entre eux, en particulier les pays en développement et surtout les petits pays insulaires en développement, ne peuvent pas résoudre par leurs propres moyens.

De nombreux Etats ont conclu ou envisagent de conclure des accords de coopération maritime bilatéraux, multilatéraux et régionaux pour lutter contre la criminalité en mer. Ces accords, dont ils ont élargi le champ d'application de manière à appréhender la question de la sécurité maritime dans une optique plus large et multidisciplinaire, prévoient la mise en place de dispositifs conjoints de surveillance applicables, par exemple, à la pêche ou à la pollution.

La criminalité en mer peut prendre diverses formes et être plus ou moins importante puisqu'elle peut aller d'activités organisées à grande échelle comme le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes et le trafic de migrants, par exemple, à des actes de vandalisme contre du matériel océanographique, parfois commis par des bateaux de pêche. En outre, si certaines activités criminelles affectent la sécurité maritime d'un seul Etat, bien qu'elles aient parfois un effet transfrontalier (ce qui est notamment le cas de la pêche illégale), d'autres ont une dimension essentiellement internationale (souvent due à l'intervention d'organisations criminelles) et peuvent toucher tous les Etats. Les crimes contre l'environnement rangent dans les deux catégories. Ainsi, dans sa décision IV/12 relative au trafic illicite de déchets dangereux et autres déchets, adoptée en 1998, la Conférence des parties à la Convention de Bâle reconnaît que la dimension illégale du trafic de déchets dangereux et autres déchets peut aller, par exemple, de la falsification de documents à des activités organisées à grande échelle. Un atelier régional sur le droit pénal découlant des conventions internationales relatives à l'environnement et son administration, tenu à Samoa du 22 au 26 juin 1998, a souligné à quel point il

est difficile de poursuivre les auteurs de crimes contre l'environnement parce que bien souvent, les problèmes environnementaux ne sont pas formulés en termes juridiques et ne font pas l'objet de lois.

L'un des objectifs que l'Organisation maritime internationale s'est fixés pour les dix années à venir est d'encourager les gouvernements et les industriels à redoubler d'efforts pour prévenir et réprimer les actes illicites de nature à menacer la sécurité des navires, des personnes se trouvant à leur bord et de l'environnement (en particulier, le terrorisme en mer, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, le trafic illicite de drogues, les migrations illégales par mer et les embarquements clandestins).

Au niveau mondial, on s'efforce actuellement de développer la coopération en matière de prévention et de lutte contre ce type de criminalité en élaborant une convention contre la criminalité transnationale organisée et trois protocoles additionnels concernant respectivement le trafic de migrants par terre, par mer et par air, la traite des femmes et des enfants et la fabrication et le trafic illicites des armes à feu.

a) Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

Le trafic illicite de drogues par mer est un problème d'envergure mondiale. Les trafiquants de drogues recourant de plus en plus aux transports maritimes pour mener leurs activités, de nombreux pays se voient actuellement contraints de renforcer leur capacité de réprimer ce type de trafic.

Tous les domaines de la répression du trafic illicite de drogues par mer (surveillance, arraisonnement et fouille des navires suspects, identification des drogues, etc.) exigent une formation. En outre, de nouvelles mesures concertées sont nécessaires à l'échelle internationale pour que les activités de répression puissent aboutir.

b) Trafic de migrants

Le trafic de migrants a augmenté un peu partout dans le monde ces dernières années et continuera probablement à le faire au cours de la prochaine décennie dans la mesure où les disparités économiques entre les pays les moins développés et les pays industrialisés continueront à inciter les populations démunies à migrer.

Le rapport de 1998 attirait l'attention sur la manière dont les trafiquants utilisent les bateaux, qui sont bien souvent des bateaux de pêche convertis n'offrant aucune garantie de sécurité et n'ayant probablement pas de licence de transport, n'étant pas véritablement équipés pour transporter des passagers au long cours et, pour bon nombre d'entre eux, n'ayant pas de nationalité. Il recommandait donc aux Etats de revoir leur législation afin de prendre des mesures à l'encontre de ces bateaux.

Le besoin urgent d'un instrument global qui serve de cadre juridique à la coopération internationale en matière de répression du trafic de migrants a été souligné par l'OMI et par le Centre des Nations Unies pour la prévention internationale du crime, qui a demandé à son Comité spécial chargé d'élaborer une convention contre la criminalité transnationale organisée d'adoindre à son projet de convention un protocole de lutte contre le trafic de migrants.

A sa soixante-dixième session, en décembre 1998, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a approuvé une circulaire (MSC/Circ.896) dans laquelle il propose aux gouvernements, en attendant l'entrée en vigueur de la convention et du protocole susmentionnés, de prendre des mesures intérimaires qui leur permettent de lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

Le but de la circulaire de l'OMI est d'encourager une prise de conscience et une coopération entre les gouvernements afin qu'ils puissent lutter plus efficacement contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, qui revêtent une dimension internationale.

Ces pratiques sont définies aux fins de la circulaire comme toutes pratiques qui consistent à exploiter un navire :

- 1) qui se trouve manifestement dans des conditions qui constituent une violation des principes fondamentaux de la sécurité en mer, en particulier ceux de la Convention SOLAS; ou
- 2) qui n'est pas doté des effectifs, de l'équipement ou du permis appropriés aux fins du transport de passagers pour des voyages internationaux et présente ainsi un danger grave pour la vie ou la santé des personnes à bord, y compris les conditions d'embarquement et de débarquement.

Dans cette circulaire, un certain nombre de recommandations sont formulées à l'intention des Etats afin d'éliminer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, notamment en garantissant le respect de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer; en collectant et en diffusant des renseignements sur les navires soupçonnés de se livrer à de telles pratiques; en prenant des mesures appropriées à l'encontre des capitaines, des officiers et des membres de l'équipage qui se livrent à de telles pratiques; et en empêchant tout navire concerné, s'il est au port, d'appareiller. Parmi les autres mesures intérimaires recommandées dans la circulaire, un certain nombre sont fondées sur les dispositions de l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes de 1988. Ainsi, il est par exemple recommandé de renforcer la coopération au niveau mondial, d'encourager la conclusion d'accords bilatéraux et régionaux pour favoriser la coopération et adopter des dispositions pour pouvoir interdire aux navires en cause de sortir en mer.

c) Piraterie et vols à main armée

L'OMI a fourni des informations sur le nombre total d'actes de piraterie et de vols à main armée signalés à l'Organisation depuis qu'elle avait commencé à établir des statistiques sur ces actes illicites en 1984, lequel s'élevait à 1 455 à la fin d'avril 1999. Bien que le nombre d'incidents ait diminué de 17 % en 1998 par rapport à 1997, 51 membres d'équipage ont été tués et 31 autres blessés en 1998. Les régions les plus touchées par des actes de piraterie et des vols à main armée restaient les mêmes, à savoir l'Extrême-Orient, notamment la mer de Chine méridionale et le détroit de Malacca, l'Amérique latine et les Caraïbes, l'océan Indien ainsi que l'Afrique de l'Est et de l'Ouest. À sa soixante et onzième session, en mai 1997, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI, tout en se réjouissant de la baisse susmentionnée du nombre d'attaques par des pirates, qui était un signe encourageant, a pris note avec une appréhension particulière de l'escalade de la violence et a donc invité une fois encore tous les gouvernements et le secteur maritime à redoubler d'efforts pour mettre fin à ces actes illicites.

Au premier semestre de 1999, 115 actes de piraterie et vols à main armée ont été signalés au Bureau maritime international de la Chambre internationale de la marine marchande. Les informations communiquées font état d'une baisse légère du nombre d'incidents dans certaines régions et d'une augmentation sensible dans d'autres, en particulier en Indonésie (36 incidents au premier semestre de 1999, soit 15 de plus qu'au cours de la même période en 1998); dans le détroit de Singapour (13 incidents contre zéro signalé ces deux dernières années) et au Nigéria (sept incidents, qui auraient été particulièrement violents, contre un seul incident pour la même période l'an dernier). La plupart des attaques ont eu lieu dans les eaux territoriales, y compris dans les détroits utilisés pour la navigation internationale et dans les zones portuaires.

D'après les informations communiquées au Comité de la sécurité maritime, on constate une augmentation du nombre d'incidents ayant pour seul objectif de prendre possession de navires et de leurs cargaisons pour mener des opérations frauduleuses. Il apparaît également qu'un certain nombre d'attaques sont liées au trafic de drogues.

En octobre 1998, l'OMI a dépêché deux missions d'experts dans les pays les plus touchés, l'une aux Philippines, en Malaisie et en Indonésie et l'autre au Brésil. Ces missions ont été suivies de deux séminaires et ateliers régionaux : un pour la région de l'Asie du Sud-Est (Singapour, 3-5 février 1999) et un pour l'Amérique latine et les Caraïbes (Brasilia, octobre 1998). D'autres séminaires et ateliers furent organisés pour la région de l'Afrique de l'Ouest (Nigéria, 6-8 octobre 1999) et la région de l'océan Indien.

Les séminaires de Singapour et de Brasilia ont proposé l'élaboration d'un code international aux fins de la réalisation d'enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée perpétrés à l'encontre de navires, qui prévoirait des peines appropriées pour les actes de piraterie et les vols à main armée. Ils ont également proposé des amendements aux deux circulaires de l'OMI, à savoir la circulaire MSC/Circ.622 intitulée "Recommandations aux gouvernements sur la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires"; et la circulaire MSC/Circ.623 intitulée "Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines de navire et aux équipages concernant la prévention et l'élimination des actes de piraterie et des vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires". À sa soixante et onzième session, le Comité de la sécurité maritime s'est dit favorable à la définition d'un code et a adopté les propositions d'amendement aux deux circulaires en y apportant toutefois des modifications.

La circulaire révisée MSC/Circ.622/Rev.1 comprend un certain nombre de nouvelles recommandations à l'attention des gouvernements, par exemple : a) établir leur compétence sur les actes de piraterie et vols à main armée perpétrés en mer, y compris modifier leur législation, si nécessaire, pour pouvoir arrêter et poursuivre en justice les auteurs de tels actes; b) adopter un système de contrôle des incidents et intégrer celui-ci aux mécanismes chargés des questions de sécurité maritime comme la contrebande, le trafic de drogue et le terrorisme, afin d'utiliser au mieux les maigres ressources disponibles; c) conclure des accords de coopération avec les Etats ayant des frontières communes dans les zones touchées par des actes de piraterie et des vols à main armée afin notamment d'assurer la coordination des activités de patrouille; puis conclure un accord régional avec ces Etats afin de permettre une intervention concertée aux niveaux stratégique et opérationnel, notamment par la création d'un système régional de contrôle des incidents et l'intégration de dispositions spécifiques dans les accords bilatéraux ou régionaux existants permettant de poursuivre les navires dans les eaux territoriales des Etats voisins. Un exemple d'accord régional figure en annexe à la circulaire révisée.

Il ressort des rapports des pays examinés lors du séminaire de Singapour que certains Etats côtiers ne sont pas à même de procéder à des arrestations ni d'engager des poursuites lors d'actes de piraterie en haute mer du fait que leur législation interne ne contient pas de dispositions pour ce faire. Dans le document présenté au Comité de la sécurité maritime à sa soixante-et-onzième session, le Venezuela a fait observer que les délinquants profitaient de la confusion juridique qui existe entre les actes de piraterie (expression clairement définie dans le cadre du droit international) et les vols à main armée, expression pour laquelle il n'existe aucune définition juridique et qui est utilisée pour désigner des actes illicites commis dans la juridiction d'un Etat côtier. Il a donc proposé que le modèle donné en annexe des rapports sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires qui sont communiqués à l'OMI soit modifié de manière qu'on puisse distinguer clairement les " actes de piraterie" des " vols à main armée". Le Comité a reconnu que la définition de la piraterie donnée dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer devrait figurer comme note de bas de page dans les prochaines circulaires de l'OMI. Dans le projet d'accord régional figurant en annexe à la circulaire

de l'OMI MSC/Circ.622/Rev.1, la piraterie désigne tout acte tel que défini à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. À cet égard, on notera que le Comité maritime international a créé un groupe de travail international mixte chargé d'étudier le problème de l'harmonisation des législations nationales sur la piraterie et la violence maritime.

d) Passagers clandestins

D'aucuns se sont récemment inquiétés au sein de l'OMI de l'accroissement manifeste du nombre d'incidents impliquant des passagers clandestins. Nombre de cas ont été signalés où des passagers clandestins avaient passé un temps considérable à bord d'un navire avant de pouvoir débarquer. Des cas ont également été signalés où des passagers clandestins étaient plus nombreux que l'équipage. Étant donné les dangers potentiels auxquels les membres d'équipage ont à faire face, les risques considérables courus par les passagers clandestins, les difficultés que les capitaines et les armateurs rencontrent pour débarquer les passagers clandestins et les remettre aux autorités compétentes et les possibilités de perturbation du trafic maritime, la situation actuelle a été jugée inacceptable.

Compte tenu des inquiétudes exprimées et dans le cadre du suivi de l'application des " Directives de 1997 sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin " (résolution A.871 (20) de l'Assemblée de l'OMI), le Comité de la simplification des formalités a, à sa vingt-sixième session tenue en septembre 1998, approuvé une circulaire (FAL.2/Circ.50) demandant aux Etats membres et au secteur maritime de fournir des informations sur les incidents impliquant des passagers clandestins, y compris des détails sur les navires en cause, la date et le lieu d'embarquement, ainsi que le nombre et la nationalité des passagers clandestins. Les gouvernements et le secteur maritime ont également été invités à fournir des informations sur l'expérience acquise lors de la mise en œuvre des directives.

Le Comité de la simplification des formalités a examiné les rapports reçus en réponse à la circulaire FAL.2/Circ.50 susmentionnés à sa vingt-septième session, en septembre 1999. Il a décidé qu'à la lumière des informations pertinentes reçues, il envisagerait de prendre des mesures, y compris d'élaborer un instrument pertinent qui soit contraignant.

7.4. Le Commissariat aux affaires maritimes

7.4.1. Les activités dans le cadre de la loi de 1990

L'article 2 de la loi du 9 novembre 1990 définit la mission du Commissariat aux affaires maritimes comme étant celle:

- "d'instruire les demandes d'immatriculation et de délivrer les certificats nécessaires, s'il estime que la personne physique ou morale qui sollicite l'immatriculation offre les garanties nécessaires;
- de contrôler que les personnes physiques ou morales chargées de la gestion de la société, sollicitant l'immatriculation, possèdent l'honorabilité professionnelle nécessaire et l'expérience adéquate pour l'exercice de leur fonction;
- de veiller à l'application des dispositions de la présente loi et des règlements qui en découlent sans préjudice des attributions des autres administrations;
- d'assurer la coordination de l'exécution de la présente loi et des règlements qui en découlent;
- de suivre l'évolution du droit international, notamment au sein de la Communauté économique européenne, en matière d'immatriculation de navires de mer et de présenter au gouvernement le cas échéant les suggestions susceptibles de maintenir ou d'accroître l'attrait du registre;
- d'examiner toutes autres questions ayant trait au registre que le ministre lui soumettra ou pour lesquelles le ministre lui aura fait une délégation de pouvoirs;

- de statuer sur les recours dirigés contre les décisions des capitaines en matière disciplinaire.”

Notons que les compétences du Commissariat aux affaires maritimes dans le domaine technique sont plus amplement décrites au titre 2 de la loi.

La loi du 17 juin 1994 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois a confié de nouvelles missions au Commissariat aux affaires maritimes en matière d'agrément des entreprises maritimes et de surveillance des entreprises maritimes.

7.4.2. Les activités dans le cadre de la loi de 1994

Une réforme de la loi de 1990 était devenue nécessaire suite à un arrêt de la Cour de Justice des Communautés Européennes dans l'affaire Factortame (Arrêt du 25.07.1991 dans l'affaire C221/89).

Dans cet arrêt, la Cour déclare que l'article 52 du Traité est applicable au régime d'immatriculation des navires. Il en résulte que dorénavant les conditions de nationalité, de domicile et de résidence contenues dans la plupart des législations des Etats membres comme conditions d'immatriculation d'un navire ne peuvent plus être considérées comme étant conformes au droit communautaire.

Concrètement, cela aura pour conséquence qu'un armateur luxembourgeois, par exemple, pourra librement immatriculer un navire dans un autre Etat membre de l'Union Européenne et vice versa sans que l'Etat d'immatriculation ne puisse exiger que le navire appartienne ou soit affrété par une société de droit national. Dans le cadre du respect du droit communautaire, les Etats restent libres de fixer les conditions d'immatriculation des navires et ils peuvent notamment exiger que le navire soit exploité à partir du territoire national.

La réforme de la loi de 1990 opérée par la loi du 17 juin 1994 repose sur trois piliers.

- Le régime d'immatriculation des navires de mer est libéralisé pour se conformer au droit communautaire. Pourront être immatriculés des navires appartenant pour plus de la moitié en propriété à des ressortissants de l'Union Européenne ou des sociétés commerciales ayant leur siège social dans un Etat membre, les navires affrétés par ces personnes, à condition que tout ou du moins une partie de la gestion du navire soit effectuée à partir du Luxembourg.

Un exploitant peut également demander la pleine immatriculation des navires en son propre nom s'il a été expressément autorisé par le propriétaire et s'il accepte d'être responsable du fait du navire de la même manière que le serait le propriétaire du navire.

- La société maritime bénéficie d'un statut spécial en ce sens que l'autorisation d'établissement est délivrée par le Ministre des transports.

L'autorisation ministérielle ne peut être délivrée qu'à des entreprises ayant pour objet l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement et la gestion de navires de mer, ainsi que les opérations financières et commerciales s'y rattachant directement ou indirectement.

- Les auteurs du projet ont été soucieux de ne pas affecter le statut fiscal de la société maritime. Ainsi les modifications essentielles apportées aux articles 107 à 110 de la loi de 1990 concernant la fiscalité, se limitent à une suppression de la référence au pavillon national. Il en résulte que le régime fiscal de la société maritime ne fait plus de discriminations suivant que le navire est exploité sous pavillon national ou étranger.

Deux autres modifications méritent d'être signalées:

- le bénéfice de la bonification d'impôt pour investissement (art. 152bis LIR) est porté à dix ans pour les investissements réalisés en navires de mer;
- sous l'égide de la loi de 1990, la plus-value dégagée lors de la vente d'un navire devait être réinvestie dans un navire sous pavillon luxembourgeois pour pouvoir bénéficier d'une immunisation. Dorénavant, les conditions de réinvestissement seront celles de l'article 54 LIR permettant ainsi le réinvestissement dans des participations notamment.

7.4.3. Les entreprises maritimes

La loi du 17 juin 1994 définit la notion d'entreprise maritime.

L'autorisation d'établissement est dorénavant délivrée par le ministre des transports. Peuvent bénéficier du statut d'entreprise maritime, les entreprises qui ont pour objet l'achat, la vente, l'affrètement, le frètement et la gestion de navires de mer, ainsi que les opérations financières et commerciales s'y rattachant directement ou indirectement.

Suivant le modèle ayant fait ses preuves dans le secteur de la réassurance, l'entreprise doit, par convention, s'attacher les services d'une personne physique ou morale qu'elle désigne aux fonctions de dirigeant de l'entreprise maritime.

Le secteur maritime luxembourgeois est donc dans une phase transitoire à cet égard. Cette transition ne se limite néanmoins pas à un changement de statut juridique des sociétés en place. Le nombre de sociétés maritimes agréées s'élève à 155 au 31 décembre 1999 dont une liste exhaustive se trouve comme annexe au présent chapitre.

7.5. **Les activités liées à la gestion de la flotte sous pavillon luxembourgeois**

7.5.1. Le pavillon maritime

7.5.1.1. *Composition de la flotte*

a) Nombre de navires enregistrés au 31.12.1999 :

	<i>unités</i>	<i>tonnage brut</i>
<i>Pleine immatriculation</i>	79	333.639
<i>Frètement coque nue</i>	4	133.443
<i>Affrètement coque nue</i>	33	1.032.115
Total	116	1.499.197

b) Répartition par catégorie :

Type de navire	Unités	jauge brute
Gaziers	15	441.599
Pétroliers	6	563.083
Minéraliers	10	49.240
Vraquiers	3	172.457
Porte-conteneurs	2	27.544
Rouliers	9	150.662
Dragues	10	58.031
Chimiquiers	2	3.324
Câbliers	1	8248
Embarcations à passagers	58	25.009
Total	116	1.499.197

c) Age de la flotte

L'âge de la flotte est de 9,42 ans au 31 décembre 1999.

7.5.1.2. *Immatriculation des navires*

En 1999, soixante-dix-neuf dossiers de prorogation ont été instruits, dix nouveaux certificats ont été délivrés pour cause de changement d'affrètement, changement de nom de navire ou autres, trente-sept nouveaux navires ont été immatriculés et dix navires ont été radiés du registre.

En 1991, le Grand-Duché de Luxembourg adhère aux principales conventions internationales régissant le monde maritime. En application et en conformité avec ces conventions, les administrations sont tenues de délivrer les certificats internationaux aux navires.

7.5.1.3. *Certificats délivrés par le Commissariat aux affaires maritimes*

Le Commissariat aux affaires maritimes émet certains certificats internationaux.

- *Des certificats de responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*

Nombre de certificats CLC 69 émis en 1999 : 20

- *Des documents "Safe Manning" relatifs à la composition minimale des équipages selon des critères de sécurité recommandés par l'OMI.*

Nombre des documents " Safe-Manning " émis en 1999 : 120

- *Plans de lutte de bord contre la pollution par les hydrocarbures (plans SOPEP)*

En vertu de la règle 26 du chapitre IV de la Convention Marpol 73/78, tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à cent cinquante tonnes et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à quatre cents tonnes doit avoir à bord un plan d'urgence de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

L'application de cette règle se faisait en deux temps :

- a) Dès le 4 avril 1993 pour des navires neufs;
- b) A partir du 4 avril 1995 pour des navires construits avant la date du 4 avril 1993.

La majorité des navires de notre flotte appartenant à cette deuxième catégorie, nos services furent sollicités pour l'approbation de certains de ces plans.

7.5.2. Mise en œuvre des règles de la convention STCW 95 portant sur la reconnaissance des brevets de formation sous pavillon luxembourgeois

Suite à l'adoption des amendements à la convention STCW le bureau des équipages s'est vu dans l'obligation de se doter d'un système de gestion d'assurance de la qualité en matière de reconnaissance de brevets de formation.

Cette démarche fut accomplie de pair avec la mise en place d'un système qualité portant sur une partie importante des activités liées au Commissariat aux affaires maritimes développé au cours des trois dernières années.

A ce stade les procédures en matière d'équipage couvrent les aspects suivants :

- La délivrance des livrets de marins
- La délivrance des visas de reconnaissance des brevets de formation
- La délivrance des dispenses en vertu des dispositions de la convention STCW 95.

Dans un proche avenir les procédures portant sur le traitement des réclamations en matière de sécurité et les interventions en matière disciplinaire seront également développées.

7.5.3. Bureau Equipages

Les dossiers équipages sont régis d'une part par le règlement grand-ducal du 8 avril 1991 concernant le livret de marin, d'autre part par les dispositions de la convention internationale STCW95 portant sur la formation des gens de mer.

La gestion des dossiers équipages se divise en deux parties:

La première porte sur l'identification du marin, la seconde sur la reconnaissance de ses qualifications professionnelles.

7.5.3.1. *L'identification du marin :*

⇒ L'inscription du marin au registre: Au terme de l'année 1999, 7074 marins étaient recensés au bureau des équipages.

⇒ Délivrance de livrets de marin : Au cours de cette année, 1261 livrets de marin furent délivrés à de nouveaux marins.

7.5.3.2. *Reconnaissance des qualifications professionnelles*

Au 1er février 1997 entraient en vigueur les amendements à la convention STCW portant sur la formation des gens de mer.

En vertu des ces nouvelles dispositions, il est requis du Commissariat aux affaires maritimes de délivrer un visa attestant de la reconnaissance de son brevet de formation par le Grand-Duché de Luxembourg à tout officier naviguant sous notre pavillon.

Grand nombre de navires requérant une formation spécifique, il est fréquent que les officiers soient titulaires de plusieurs brevets de formation.

Au cours de l'année 1999, 1581 visas furent émis par le bureau des équipages.

7.5.4. Sécurité des navires sous pavillon luxembourgeois

7.5.4.1. *Certificats internationaux*

Les inspections et l'émission des certificats internationaux pour les navires sous pavillon luxembourgeois ont été confiées par arrêté ministériel aux 7 sociétés de classification suivantes :

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- Det Norske Veritas Classification A/S
- Germanischer Lloyd
- Lloyd's Register of Shipping
- Nippon Kaiji Kyokai
- Registro Italiano Navale

Un contrat lie le Commissariat aux affaires maritimes à chacun de ces organismes agréés. Au sein de la Communauté européenne, cette délégation est à présent réglementée par la directive 94/57/CE établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Celle-ci a été transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997.

La directive européenne impose un certain nombre de critères qualitatifs et quantitatifs que les sociétés de classification doivent respecter afin de pouvoir être agréées par un Etat membre. Les sept sociétés de classification autorisées par le Luxembourg répondaient à tous ces critères. La directive impose également qu'un accord écrit existe entre l'administration et l'organisme habilité. Le Commissariat aux affaires maritimes disposait déjà d'un tel accord avant l'entrée en vigueur de la directive. Enfin, les administrations ont l'obligation de vérifier le travail effectué par les organismes habilités dans le cadre de cette délégation.

7.5.4.2. *Contrôle administratif*

Le Commissariat aux affaires maritimes entretient un échange d'informations permanent avec les sociétés de classification autorisées. Celles-ci communiquent un listing trimestriel des certificats émis par elles au nom du Grand-Duché de Luxembourg permettant un contrôle régulier de l'état de la flotte.

La prorogation annuelle des certificats d'immatriculation des navires battant pavillon luxembourgeois est également un élément très important de garantie du suivi de la flotte. En effet, lors de chaque demande de renouvellement, les certificats, la couverture P&I et les équipages sont contrôlés.

7.5.4.3. Contrôle par l'Etat du port

Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Paris (1998) publie les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois :

Année	Inspections	Navires différents	Détentions	Détention %
1996	30	20	2	10,00 %
1997	39	25	2	8,00 %
1998	30	22	1	4,55 %

Les chiffres de 1999 ne sont pas encore publiés officiellement mais les rapports mensuels que le Commissariat aux affaires maritimes reçoit du secrétariat du Mémorandum de Paris permettent d'avancer le tableau suivant :

Année	Inspections	Navires différents	Détentions	Détention %
1999	44	26	1	3,85 %

Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Tokyo (1998) publie les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois dans la région Asie / Pacifique :

Année	Inspections	Détentions	Détention %
1996	13	0	0 %
1997	3	0	0 %
1998	2	0	0 %

Le rapport annuel des gardes côtes américains publie les chiffres suivants pour les navires battant pavillon luxembourgeois inspectés dans le cadre du contrôle par l'Etat du port dans les ports des Etats-Unis :

Année	Inspections	Navires différents	Détentions	Détention %
1998	18	11	0	0 %

Ces chiffres démontrent le bon état de la flotte sous pavillon luxembourgeois ainsi qu'une évolution positive.

A chaque détention, le Commissariat aux affaires maritimes a systématiquement procédé à une enquête. Au cours des deux dernières années, les détentions étaient liées à un problème relevant de l'équipage. Les dirigeants maritimes concernés ont été convoqués et se sont engagés à améliorer leurs procédures afin que cela ne se reproduise plus dans l'avenir.

7.5.4.4. Inspection des navires

Le Commissariat aux affaires maritimes a procédé à 5 inspections préliminaires de navires au cours de l'année 1999. Ces inspections obligatoires, prévues à l'article 61 de la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime, garantissent que seuls des navires en parfait état entrent au registre. Un des navires inspectés a ainsi été refusé.

Suivant le lieu et le type de navire inspecté, le personnel du Commissariat aux affaires maritimes se fait assister par différents experts.

7.6. Les autres activités

7.6.1. Le Maritime Desk asbl et questions liées

Description des principales caractéristiques de l'asbl :

L'objet social de l'asbl a été défini en fonction des trois objectifs ci-après :

- Maîtrise des obligations récentes sur le plan technique résultant des réglementations internationales, notamment européennes ;
- Création d'un outil de promotion économique ;
- Modernisation et restructuration des relations avec les administrés bénéficiaires de prestations de service de la part de l'administration.

7.6.1.1. Description des principales caractéristiques de l'asbl

- a) Les membres fondateurs de l'asbl sont des représentants de l'Etat (Finances, Transports, Commissariat aux affaires maritimes).
- b) En fonction de l'évolution des activités, il avait été prévu de réserver la possibilité d'ouvrir l'asbl à d'autres membres. Ceci n'a pas pu se faire au vu de ce qui va suivre.
- c) L'asbl a été financée en partie par le budget du Commissariat aux affaires maritimes dans la mesure où elle s'est vue attribuer des missions qui autrement auraient été confiées à d'autres entités ou consultants. L'asbl s'est faite indemniser pour certains services rendus à des tiers.

A partir de 2000 l'effectif de Maritime Desk a été repris au service de l'Etat en vue de la dissolution de l'a.s.b.l.

7.6.1.2. Evolution du dossier maritime

D'après la décision du gouvernement précédent, l'asbl devait avoir une existence transitoire en attendant que le Commissariat aux affaires maritimes soit transformé en établissement public. Cette décision s'inscrivait dans le contexte d'un développement important des activités du secteur maritime luxembourgeois et un développement très important des activités internationales auxquelles l'administration dans sa conception de départ d'une petite entité travaillant dans une large mesure avec des consultants externes rencontrait de grandes difficultés pour faire face. Dans le contexte des "dysfonctionnements" cette approche n'a pas été poursuivie. Il s'en est notamment suivi que le Commissariat aux affaires maritimes a accumulé des retards notamment dans l'élaboration du travail législatif et réglementaire pour le compte du ministère dont le projet relatif à l'établissement public.

Le gouvernement issu des élections de 1999 a décidé de procéder à une étude sur le secteur maritime sur laquelle pourront se baser les orientations futures du secteur. Les travaux préparatoires ont été terminés en cours d'année et l'étude pourra être lancée prochainement.

Parallèlement à cette évolution le Commissariat aux affaires maritimes a préparé en cours d'année l'audit interne requis par l'OMI sur la mise en œuvre des conventions internationales en matière de sécurité. Avec le soutien d'un consultant, un cahier des charges concernant la mise en œuvre et le développement futur du programme de sécurité a été élaboré et sera également présenté au ministre au début de l'année 2000.

7.6.2. Le contrat de partenariat Pimalo

Pour célébrer le nouveau millénaire, "WORLD CRUISING" organise depuis 1998 un 4^{ème} rallye autour du monde à la voile. Les participants, dont un luxembourgeois: Ern Hansen, portent un message de paix et de bonne volonté aux quatre coins du globe. Chaque bateau emporte une flamme provenant de l'église Saint Sépulcre de Jérusalem et qui sera apportée à Rome le dimanche de Pâques, en avril 2000. Les communautés locales des pays visités se joignent à ce grand élan universel en accueillant la flamme dans leurs églises au cours de cérémonies spéciales organisées à chaque escale. Un autre groupe de voiliers est parti du Méridien 0° à Greenwich, site choisi pour les festivités les plus spectaculaires du Millénaire. Les deux groupes se sont rejoints aux Iles Canaries où les participants eurent le choix d'effectuer leur tour du monde, soit en eau chaude par le canal de Panama, soit en eau froide par le Cap Horn.

La participation luxembourgeoise au rallye "MILLENNIUM ODYSSEY 2000" est donc assurée par l'équipe du PIMALO, un Gib'Sea de 442 Master immatriculé au registre de plaisance créé en 1997 et naviguant sous pavillon luxembourgeois. Ern Hansen en sa qualité de Skipper y participe avec son épouse et d'autres équipiers luxembourgeois. Monsieur Henri Grethen, ministre des Transports, a accepté d'accorder son Haut Patronage au restant de l'expédition.

Etant donné que le Luxembourg s'est doté en 1997 d'une législation relative à la navigation de plaisance, Ern Hansen et le CAM ont conclu un accord de partenariat dans l'intérêt de la réussite de l'expédition et de la promotion de la nouvelle loi.

A cet effet, le CAM assure une assistance technique à l'équipage et lui sert de relais terrestre tout au long de l'expédition. C'est ainsi que par deux fois, le CAM a envoyé des pièces de rechange aux escales du voilier afin de garantir une bonne continuation de la route.

Monsieur Ern Hansen transmet régulièrement ses récits du voyage ainsi que des photos qui sont utilisés par le CAM à des fins de publication. Le CAM transmet ces informations au Ministère de l'Education Nationale qui s'associe à l'événement dans le cadre d'un projet pédagogique.

Le site Internet "www.pimalo.lu" est régulièrement mis à jour par le CAM. Tout intéressé pourra suivre l'épopée de l'équipage du PIMALO.

7.6.3. L'organisation interne et la réforme administrative

Le Commissariat aux affaires maritimes a terminé la mise en place de l'architecture pour l'installation d'un système de gestion intégré de bon nombre de ses activités. Ce qui reste à faire pour la finalisation du concept se situe à un niveau d'exécution ou de maintenance du système. Le projet désigné GESTCAM comporte un système de gestion répondant aux normes ISO 9002. Le système est largement basé sur une application informatique fonctionnant sur INTRANET.

Le Commissariat aux affaires maritimes s'est engagé dans la voie d'une structuration de ses procédés de travail sur la base des normes de gestion actuellement applicables aux services, visant une utilisation optimale des ressources humaines. Ce faisant, le Commissariat aux affaires maritimes s'est doté d'un outil de travail performant permettant le traitement rapide de tâches toujours plus complexes.

Les raisons pour cette administration de s'engager dans la voie de l'assurance qualité sont multiples. Le point de départ consiste dans une obligation résultant d'une convention internationale relative aux brevets des marins. Face aux contraintes du numerus clausus, l'équipe du Commissariat aux affaires maritimes a rapidement réalisé les plus-values en termes de productivité et d'efficacité pouvant résulter d'un tel type d'organisation de sorte que les méthodes de travail ont été étendues à d'autres activités de l'administration.

La mise en place du système d'assurance de la qualité s'est faite en plusieurs étapes :

1. La rédaction du manuel qualité qui contient la politique qualité et les lignes directrices relatives à son application.
2. La rédaction des procédures d'assurance qualité qui décrivent le processus de production des services fournis par le bureau équipage.
3. La rédaction de documents annexes tels que notes de services, instructions, formulaires, lettres type.
4. La mise en place du système informatique GESTCAM, pièce maîtresse de la gestion des données relatives à la délivrance de livrets de marin et de visas de reconnaissance de brevets de formation.

Les développements entrepris peuvent être résumés comme suit:

- Etablissement d'un nouvel organigramme.
- Détermination des compétences et des responsabilités au niveau intermédiaire.
- Etablissement de procédures de travail et de mécanismes de contrôle.

Tous les agents du Commissariat aux affaires maritimes ont reçu une formation interne leur permettant de se familiariser avec le nouvel outil de travail GESTCAM.

Dans le cadre de la réforme administrative le projet GESTCAM a été sélectionné pour représenter le Luxembourg à Lisbonne à une conférence en mai 2000 qui a pour thème les meilleures pratiques administratives.

7.7. Les activités législatives et réglementaires

7.7.1. La directive 92/29/CEE du Conseil, du 31 mars 1992, concernant les prescriptions minimales de santé et de sécurité pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires.

L'objectif de cette directive tend à améliorer l'assistance médicale en mer. Les navires constituent un lieu de travail qui, du fait de leur mobilité et de leur isolement géographique, présentent des risques élevés pour la sécurité et la santé des travailleurs embarqués.

Un projet de loi transposant la directive a été rédigé par les services du Commissariat aux affaires maritimes et transmis aux instances compétentes pour adoption.

7.7.2. La directive 94/58/CE du Conseil, du 21 novembre 1994, concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil, du 25 mai 1998.

L'objectif de cette directive est d'établir un niveau minimal de formation des marins dans la Communauté afin d'améliorer la sécurité des transports maritimes.

Un avant-projet de règlement grand-ducal est en cours d'élaboration auprès des services du Commissariat aux affaires maritimes.

7.7.3. La directive 98/41/CE du Conseil, du 18 juin 1998, relative à l'enregistrement des personnes voyageant à bord de navires à passagers opérant à destination ou au départ de ports d'Etats membres de la Communauté.

L'objectif de cette directive est de renforcer la sécurité et les possibilités de sauvetage des passagers et des membres d'équipage présents à bord des navires à passagers à destination ou au départ des ports d'Etats membres de la Communauté et de garantir une gestion plus efficace des conséquences d'un accident éventuel.

Un projet de règlement grand-ducal transposant la directive a été rédigé par les services du Commissariat aux affaires maritimes et transmis aux instances compétentes pour adoption.

7.7.4. La directive 96/98/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, relative aux équipements marins modifiée par la directive 98/85/CE de la Commission, du 11 novembre 1998.

Ayant pour objectif d'harmoniser dans la Communauté l'application des normes internationales de sécurité concernant les équipements marins, cette directive renforce la sécurité maritime et la prévention de la pollution des milieux marins. D'autre part, elle assure par l'application uniforme des instruments internationaux applicables la libre circulation à l'intérieur de la Communauté des équipements marins.

Un projet de règlement grand-ducal transposant la directive a été rédigé par les services du Commissariat aux affaires maritimes et transmis aux instances compétentes pour adoption.

7.7.5. La directive 93/75/CEE du Conseil, du 13 septembre 1993, relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.

Cette directive a été modifiée par les mesures suivantes :

- directive 96/39/CE de la Commission, du 19 juin 1996;
- directive 97/34/CE de la Commission, du 6 juin 1997;
- directive 98/55/CE du Conseil, du 17 juillet 1998;
- directive 98/74/CEE du Conseil, du 1er octobre 1998.

L'objectif de cette directive est d'éviter les circonstances susceptibles d'entraîner des accidents lors du transport de marchandises dangereuses ou polluantes et de limiter les dommages qu'ils occasionnent lorsqu'ils surviennent.

Un projet de règlement grand-ducal transposant les directives 96/39/CE, 97/34/CE et 98/74/CE a été rédigé par les services du Commissariat aux affaires maritimes et transmis aux instances compétentes pour adoption.

7.7.6. La directive 98/18/CE du Conseil, du 17 mars 1998, établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

Une fois encore, la présente directive découle d'une prise de conscience, suite aux accidents maritimes de ces dernières années, du besoin d'améliorer la sécurité des transports maritimes de passagers.

Un avant-projet de règlement grand-ducal est en cours d'élaboration auprès des services du Commissariat aux affaires maritimes.

7.7.7. La directive 98/42/CE de la Commission, du 19 juin 1998 et la directive 98/25/CE du Conseil du 27 avril 1998 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil, du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port).

L'objectif de ces directives est la mise en place du cadre législatif nécessaire à l'instauration d'un système harmonisé de contrôle des navires par l'Etat du port dans le but de réduire le nombre des navires inférieurs aux normes qui opèrent dans les eaux communautaires et d'améliorer, par cette action préventive, la sécurité de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin.

Courant 1998, le Commissariat aux affaires maritimes acheva la mise en œuvre des travaux de transposition des directives amendant la directive de base 95/21/CE en cours d'année.

Ce projet de règlement grand-ducal a été transmis aux instances compétentes pour adoption.

7.7.8. La directive 97/58/CE de la Commission du 26 septembre 1997 portant modification et complétant le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

Le règlement grand-ducal du 19 novembre 1999 portant transposition de la directive sous rubrique a été publié au Mémorial en décembre 1999.

7.8. Le registre de plaisance

7.8.1. Le cadre légal

La loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1997.

Le premier axe est constitué par la création d'un registre d'immatriculation spécifique et unique pour tous les bâtiments de plaisance. Il est distingué suivant que les bâtiments de plaisance se livrent à la navigation fluviale ou maritime. Cette distinction se justifie par la considération que le régime juridique de ces deux types de navigation n'est pas le même. Sur le plan administratif, cette distinction s'inscrit dans le cadre d'une organisation administrative existante, à savoir la Direction de la navigation fluviale du Ministère des transports dont dépend le Service de la navigation, et le Commissariat aux affaires maritimes créé par la loi du 9 novembre 1990.

Les menues embarcations de plaisance constituent une catégorie à part quant au statut juridique et elles ne sont pas immatriculées, mais identifiées dans une rubrique à part de la section fluviale du registre.

Nonobstant une certaine complexité juridique, les auteurs du projet ont veillé à ce que l'administré citoyen soit confronté à une procédure la plus simple possible en prévoyant notamment, et cela expressément, l'utilisation d'un formulaire unique pour l'immatriculation et l'identification.

La loi fixe les droits et obligations résultant de l'immatriculation ainsi que les effets juridiques y attachés.

7.8.2. Les dispositions régissant la navigation de plaisance fluviale et maritime

Un même bâtiment de plaisance est soumis à des règles juridiques différentes suivant qu'il est utilisé en navigation fluviale ou maritime. Cela est vrai pour les règles de navigation, mais aussi pour celles applicables en matière de responsabilité pour ne citer que ces domaines. Les pays disposant d'une législation en matière de plaisance prévoient généralement des dispositions différentes quant à la sécurité du bâtiment et de son équipement en fonction de l'usage auquel il est destiné.

A cet égard, la loi prévoit deux titres distincts traitant de la navigation fluviale d'une part et de la navigation maritime d'autre part. La loi du 23 septembre 1997 habilite l'exécutif à réglementer la construction, l'équipement et la navigabilité des bâtiments de plaisance. Les deux titres de la loi dont question regroupent des dispositions dont certaines sont déjà applicables, comme en matière d'assurance obligatoire, et précisent l'application de textes existants à la navigation de plaisance. L'objectif de ce procédé est d'introduire plus d'homogénéité des règles et une plus grande clarté juridique pour une activité soumise à des textes disparates. Enfin la loi précise les compétences en matière de contrôle et de surveillance.

7.8.3. Le permis de navigation

Le règlement grand-ducal du 4 novembre 1997 relatif à l'exécution de la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales introduit un permis de navigation obligatoire pour les conducteurs de bateaux et navires de plaisance, à l'exclusion en principe, des utilisateurs des menues embarcations de plaisance. Des brevets ou certificats de capacité sont requis pour la conduite de bâtiments de la batellerie et de la marine marchande. Actuellement le permis obligatoire pour la navigation de plaisance n'est pas la règle générale sur le plan international. Sous des formes diverses, la France, la Belgique, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, pour ne citer que des pays proches, ont introduit des permis obligatoires pour la navigation de plaisance fluviale ou maritime.

Au Luxembourg, le Motor Yacht Club et la Fédération Luxembourgeoise de Voile dispensent des cours de navigation et délivrent des permis. S'agissant d'initiatives privées, les documents ainsi délivrés n'ont pas de caractère officiel et posent des problèmes de reconnaissance à l'étranger plus particulièrement pour la navigation intérieure dans la mesure où certains pays exigent un permis officiel même des plaisanciers étrangers. Quant à la navigation en mer, les plaisanciers luxembourgeois sans permis, circulant dans des pays disposant d'une réglementation stricte en la matière sont parfois confrontés à la situation de devoir expliquer que la conduite d'un Yacht appréciable ne requiert pas de permis au Luxembourg et que partant ils ne sont pas en situation irrégulière. Sur la base de telles considérations, un permis de navigation a été introduit. Il s'agit de construire sur ce qui existe, c'est-à-dire le travail fourni par les associations nautiques quant à l'organisation des cours de formation, et de conférer un cadre légal aux modalités de délivrance du permis.

La navigation de plaisance dans notre pays ne faisait jusqu'ici pas trop de soucis aux responsables, les accidents étaient rares et normalement sans conséquences graves. La saison lors de laquelle évoluaient les bâtiments de plaisance se limitait à quelques mois de l'été. Ceux qui voulaient devenir titulaire d'un certificat de capacité pouvaient le faire sur une base volontaire. Sur la Moselle luxembourgeoise on peut constater depuis un certain temps que l'intensité du trafic de plaisance augmente régulièrement. De même, la navigation professionnelle augmente régulièrement pour se stabiliser à un niveau élevé et partant les risques d'accident augmentent également. Depuis 1987, les autorités ont pris un grand nombre de mesures réglementaires pour accroître la sécurité, sur la Moselle notamment, et une brochure d'information sur la circulation sur la Moselle a été distribuée à tous les propriétaires effectuant une identification d'un bâtiment de plaisance. Mais malgré tous ces efforts, le Service de la navigation est confronté à des situations critiques résultant en grande partie d'un défaut de connaissances théoriques élémentaires dans le chef des conducteurs de bâtiments de plaisance. Pour y remédier, il ne restait que l'introduction d'un permis de navigation obligatoire quitte à ce que cette mesure comporte des contraintes administratives nouvelles et une certaine pénalisation des conducteurs responsables, la grande majorité il est vrai.

Le nombre de dossiers traités au cours de l'année 1999 se divise comme suit :

	<i>Nombre de dossiers</i>	<i>Encaissement</i>
Identifications	61	61.000
Immatriculations	684	3.987.000
Permis	293	586.000
Endossements	93	139.500
Total		4.773.570

8. Le Transport et Aménagement du Territoire

8.1. Le plan sectoriel “Transports”

L'accord de coalition énonce que les projets d'infrastructure routière nouveaux requerront une concertation appropriée entre le Ministère des Travaux Publics et le Ministère des Transports en y associant le Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire. Le programme directeur de l'aménagement du territoire prévoit l'élaboration de plans directeurs sectoriels dont un consacré aux transports. Ce plan sectoriel "Transports" devra établir un concept global sur l'évolution future du secteur transport. Les travaux pour le plan sectoriel débuteront en 2000.

8.2. Le plan d'occupation du sol “Aéroport et environs”

Le Ministre des Transports et le Ministre de l'Intérieur ont décidé en octobre 1999 de constituer un groupe de travail interministériel sous la direction du Ministère de l'Intérieur afin de procéder à l'adaptation et à la révision du Plan d'aménagement partiel “Aéroport et Environs” dont la dernière version date de 1986 et qui ne tient plus compte des réalités sur le terrain. Le nouveau PAP “Aéroport et Environs” revêtira le statut légal d'un “Plan d'occupation du sol” en vertu de la nouvelle loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire. Il est prévu d'associer aux travaux les autres instances administratives concernées ainsi que les autorités communales territorialement compétentes.

Un accent particulier sera mis sur les problèmes de trafic des grands axes routiers à proximité des zones adjacentes à l'Aéroport. La poursuite de l'étude initiée en 1999 sur un éventuel raccordement ferroviaire de l'Aéroport fera partie de cette mission. L'objectif de cette étude était la faisabilité d'un tracé entre la Gare de Luxembourg et l'Aéroport ainsi que l'établissement d'un devis estimatif.

L'étude de trafic qui a été réalisée dans cette zone prévoit une augmentation de la capacité de la R.N. 1 au droit des carrefours mais précise que le trafic ne pourra être maîtrisé à long terme que par le biais d'une augmentation du transport en commun.

Les travaux menés jusqu'à présent ont permis d'analyser un tracé ferroviaire s'étendant de l'échangeur Irrgarten jusqu'à l'échangeur Senningerberg. Il comporte un triangle de raccordement à la ligne existante Luxembourg - Wasserbillig à proximité de l'Irrgarten, un tracé souterrain jusqu'à hauteur de l'aérogare et deux branches continuant respectivement vers le Cargo-center pour le trafic fret et vers la zone d'activités Héienhaff. Le tracé proposé se situe, en grande partie, en dessous de la chaussée de la R.N. 1 qui, pour faire face à sa fonction nouvelle d'axe de desserte des nouveaux centres tertiaires, sera élargie à 2x2 voies.

Le raccordement ferroviaire pourrait comporter quatre arrêts (Kalchesbreck, Findel, Aérogare, Héienhaff) pour le trafic voyageurs.

Le projet étudié donne lieu au devis suivant:

<u>Génie civil:</u>	
Terrassements et Tranchées couvertes:	2.800 Mio LUF
Voies ferroviaires et appareils de voies:	400 Mio LUF
 <u>Installations techniques:</u>	
Equipements de voies:	500 Mio LUF
Equipements de sécurité:	200 Mio LUF
<u>Total:</u>	3.900 Mio LUF
 Sont inclus dans ce prix:	
- la desserte Cargocenter:	600 Mio LUF
- les haltes précitées:	300 Mio LUF

Il a en plus été décidé de lancer une étude qui analysera le tracé d'une éventuelle prolongation de la ligne ferroviaire sur le tronçon complémentaire entre l'enceinte aéroportuaire et le plateau du Kirchberg.

Un parking de rabattement pourra avantageusement compléter ce projet en vue d'augmenter l'attractivité du transport en commun et de contribuer à la rentabilité du projet à l'étude. Ce parking devra capter surtout le trafic en provenance de l'autoroute de Trèves. Un emplacement attractif pour ce parking devrait dès lors se situer du côté de Senningerberg.

8.3. Les projets Interreg dans le domaine des transports

8.3.1. Interreg IIa – Programme Wallonie-Lorraine-Luxembourg Transports en commun entre le Luxembourg et la Lorraine

Le projet vise à influencer la répartition modale des déplacements transfrontaliers en faveur du transport en commun et tout spécialement du rail en vue de créer une alternative attractive aux déplacements en voiture particulière.

Il vise à améliorer aussi bien la qualité du transport par rail que les conditions d'accessibilité des gares et des points d'arrêt.

Lancé à l'initiative de l'ancien Ministère de l'Aménagement du Territoire, le Ministère des Transports est porteur de ce projet qui a été repris dans le programme Interreg II Wallonie – Lorraine – Luxembourg. Le coût global de l'étude s'élève à 150.000.- EURO, dont 50% seront financés par des fonds européens. La contrepartie nationale s'élève pour le Ministère des Transports à 25%, soit 37.500.- Euros. Les 25 % restants sont à charge des autorités lorraines.

8.3.2. Interreg IIc – Mobility Management & Spatial Planning (projet Optimum)

Le projet Optimum, né d'une initiative néerlandaise, vise à identifier et à traiter des mesures dans une perspective régionale de manière à mieux intégrer la gestion de la mobilité dans le processus de planification spatiale.

Le projet Optimum s'intègre dans le cadre du programme Interreg IIc et concerne l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest (AMNO). Y participent, outre le Luxembourg, cinq régions anglaises, les provinces néerlandaises Gelderland et Noord-Brabant ainsi que la Wallonie belge.

Le projet est subdivisé en un projet central et quatre projets pilotes. Le projet central analyse la situation existante dans les différentes régions participantes et inclut tous les travaux utiles aux quatre projets pilotes. Les projets pilotes examineront des éléments-clés de l'intégration de la gestion de la mobilité dans le processus de la planification spatiale:

- Pilot 1: les modifications nécessaires des procédures de planification actuelles
- Pilot 2: les modèles permettant de mesurer l'accessibilité
- Pilot 3: l'implication du secteur privé
- Pilot 4: l'applicabilité de l'efficacité des mesures destinées à promouvoir les transports durables dans les différents cadres régionaux

Le Ministère des Transports est le partenaire luxembourgeois du projet Optimum, bien que sur le plan interne les compétences se répartissent sur 3 ministères: Le Ministère des Transports assure le suivi du projet central ainsi que des projets pilotes 3 et 4. Les projets pilotes 1 et 2 tombent sous la compétence du Ministère de l'Intérieur (ancien Ministère de l'Aménagement du Territoire) et du Ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports.

Le projet a débuté officiellement en septembre 1999 avec un réunion à Arnhem (NL).

Sauf pour le projet pilote 2 (apport en travail), l'apport luxembourgeois est surtout d'ordre financier. Le Ministère des Transports s'est engagé à participer avec 15.000.- Euros à ce projet. Il a en outre répondu à plusieurs questionnaires émanant des groupes de travail en charge des différents sous-projets et participé à plusieurs réunions.

8.3.3. Interreg IIa - Coopération transfrontalière dans le domaine trafic de marchandises et logistique Trèves - Luxembourg

Il s'agit en fait d'un paquet de trois projets qui seront dirigés de façon commune:

- a) Grenzüberschreitendes Güterverkehrskonzept Trier Luxemburg;
- b) Air Cargo Railing nach Luxemburg;
- c) Kooperation Logistikpark Bettembourg/Dudelange – Güterverkehrszentrum (GVZ) Trier.

Le porteur des projets est la Ville de Trèves qui assure aussi la direction.

Les trois projets sont coordonnés de façon centrale par un projectmanagement. En outre chaque projet est dirigé par un comité d'accompagnement.

La mise en œuvre du projet risque toutefois de se heurter à la qualité défailante de la voie ferrée en Allemagne à la hauteur du pont sur la Moselle en amont du confluent de la Sarre et de la Moselle dont le mauvais état impose une réduction draconienne de la vitesse des trains empruntant cet ouvrage d'art. Ce point faible de la ligne neutralise en grande partie les efforts consentis sur la partie luxembourgeoise de l'axe pour améliorer la qualité de roulement et la vitesse des circulations au point que la compétitivité du rail vis-à-vis de la route risque d'en être hypothéquée malgré l'ensemble des initiatives louables prises par ailleurs.

8.3.3.1. *Concept de trafic de marchandises transfrontalier Trèves – Luxembourg*

Le but du projet est d'élaborer un programme de mesures et d'actions qualifiées pour le domaine trafic de marchandises et logistique dans la région de Trèves – Luxembourg.

Le programme des mesures, qui devront être orientées pratiquement, devra créer des priorités claires pour les investissements futures au Luxembourg et dans la région Trèves/Rhénanie-Palatinat. Une bonne coordination des infrastructures est nécessaire afin d'éviter des investissements doubles.

Les gouvernements de la Grande Région ont d'ailleurs, lors de leur 4^e réunion au sommet du 19 novembre 1998, souligné l'importance d'une bonne coopération dans ce domaine afin d'entamer un développement durable:

"Zur Stärkung des regionalen Schienengüterverkehrs sowie des Schienengüterfernverkehrs muss der Güterumschlag effizient gestaltet sein. Die Gipfelteilnehmer unterstützen die Modernisierung der entsprechenden Infrastruktur und empfehlen die Vermarktung von Güterverkehrszentren und regionalen Cargo-Points. Als Planungsgrundlage soll eine gemeinsame Daten- und Statistikbasis für den Schienenverkehr in der Grossregion aufgebaut werden."

8.3.3.2. *Air Cargo Railing vers Luxembourg*

Cette étude devra analyser le raccordement ferroviaire de l'aéroport de Luxembourg en matière de fret au GVZ de Trèves et aux villes "Quadriga" (Bitburg, Hermeskeil, Trier, Wittlich), alors que l'aéroport est une plaque tournante pour le trafic fret pour toute la Grande Région. Du point de vue des liaisons de transport il est avantagé par rapport aux infrastructures aéroportuaires de l'ancien aéroport militaire de Hahn (Hunsrück) qui sont en train d'être aménagés pour servir de hub régional dans ce domaine du fret aérien.

Le but de ce projet est:

- d'examiner l'éventualité de transporter par rail le fret aérien de/vers l'aéroport de Luxembourg;
- de définir les exigences techniques et organisationnelles pour une réalisation rapide;
- d'évaluer l'utilité économique et écologique en général et en particulier pour la région Trèves – Luxembourg.

8.3.3.3. *Coopération transfrontalière entre le parc logistique Bettembourg/Dudelange et le GVZ de Trèves*

Ce projet poursuit la revalorisation de la région économique Trèves – Luxembourg et le développement de la coopération entre le parc logistique Bettembourg/Dudelange et le Güterverkehrszentrum de Trèves. En particulier une meilleure utilisation des potentiels de fret par un élargissement de l'offre de logistique et une coopération coordonnée entre les deux sites est visée.

Bettembourg est situé sur l'axe principal (rail/route) Nord-Sud ainsi que sur le Rail Freight Freeway "Belifret" entre la Grande-Bretagne/Mer du Nord et la Méditerranée. Le GVZ de Trèves ainsi que d'autres points forts industriels de la région pourraient y être connectés par rail.

Par ailleurs grâce au GVZ de Trèves et le Port de Mertert, le Luxembourg a un accès par rail à l'axe du Rhin et à l'Europe de l'Est avec l'option de la navigation fluviale.

8.4. **Transport et environnement**

Le Ministère des Transports a participé à une conférence sur l'Evaluation Environnementale dans le secteur des transports ("SEA"), organisée par la CEMT et l'OCDE, qui s'est tenu les 14 et 15 octobre 1999 à Varsovie en Pologne.

L'évaluation environnementale occupe une place de plus en plus importante dans les travaux des Ministères des transports car le développement de stratégies équilibrées et efficaces pour la mise en œuvre d'une mobilité durable est vital.

L'objectif de cette conférence était:

1. de partager des informations sur les approches pertinentes d'évaluation des impacts environnementaux stratégiques associés aux développements des corridors de route et de transport intermodal;
2. d'établir des contacts entre les experts et les praticiens des pays de l'Europe centrale et de l'Est et leurs homologues dans les pays OCDE afin de favoriser un dialogue bilatéral ouvert et continu sur le "SEA";
3. de définir des priorités pour améliorer des aspects stratégiques d'évaluation environnementale, en particulier dans les pays de l'Europe centrale et de l'Est.

L'OCDE procédera en 2000 à une évaluation des performances environnementales du Grand-Duché de Luxembourg. Le Ministère de Transports est représenté dans le groupe interministériel, présidé par le Ministère de l'Environnement, qui est appelé à collaborer avec le groupe d'experts de l'OCDE. Une première réunion préparatoire a eu lieu fin décembre 1999.

8.5. La politique intégrée des transports

8.5.1. Le modèle de trafic

Le modèle de trafic constitue un outil informatique qui permet de chiffrer l'impact sur les flux de déplacements dû à un changement des offres de transport (route nouvelle, horaire modifié, etc.) ou des données structurelles influant sur la demande (nombre d'habitants, d'emplois etc.). Le modèle permet ainsi d'estimer pour différents scénarios futurs les volumes de trafic dont sont chargés les axes routiers et les lignes de train et bus ainsi que la répartition modale entre trafic individuel et transport collectif.

En 1999, le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg ont renouvelé la convention qu'ils avaient conclue début 1997 pour la gestion commune du logiciel en question ainsi que du personnel de la " Cellule Modèle de Trafic " (CMT) fondée également en 1997. La nouvelle convention expirera en 2005.

Le bureau d'études Spiekermann a terminé en 1999 la majeure partie de son travail de mise en œuvre du modèle de trafic.

L'année écoulée a par ailleurs permis de rectifier certains éléments du réseau routier inclus dans le logiciel et de rédiger la documentation des travaux effectués par le consultant.

Par ailleurs, dans le cadre de l'étude socio-économique du projet BTB, la CMT a procédé à l'actualisation d'une partie du réseau de transport public, initialement saisi en 1997, à la situation de l'horaire 1999/2000. Cette actualisation sert de base à la définition des variantes examinées pour l'évaluation socio-économique. L'outil du modèle de trafic permet par ailleurs de prendre en considération le changement des données structurelles escompté à l'horizon 2020 et d'introduire dans les calculs les projets routiers en cours de réalisation ou d'étude.

Une fois les calculs à effectuer dans le cadre de l'étude socio-économique achevés, la CMT s'empressera au cours de l'an 2000 d'actualiser le réseau de transport public entier et de procéder aux comptages de voyageurs dans les autobus, nécessaires pour affiner la calibration du modèle.

8.5.2. La centrale de mobilité

Conformément à la déclaration gouvernementale, le Ministère des Transports a entamé ses réflexions relatives à la mise en place d'une centrale de mobilité. Il s'agit d'une agence servant à diffuser toutes les informations que requièrent les citoyens pour effectuer leurs déplacements quotidiens. La centrale de mobilité constitue un instrument servant à mieux organiser les déplacements et à favoriser les modes de transport caractérisés par un besoin d'informations plus marqué, notamment les modes de transport en commun.