

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
MINISTERE DES TRANSPORTS



Rapport d'activité 2000

Mars 2001

S o m m a i r e

| | |
|--|----------|
| Introduction | page 4 |
| 1. La Circulation Routière | page 7 |
| 1.1. Le bilan des accidents de la circulation | page 7 |
| 1.2. La gestion des permis de conduire | page 18 |
| 1.3. La formation routière | page 26 |
| 1.4. Les immatriculations, le contrôle technique et les homologations des véhicules routiers | page 41 |
| 1.5. Le travail législatif et consultatif en matière de circulation routière | page 55 |
| 2. Les Transports Routiers | page 68 |
| 2.1. Les transports de marchandises par route | page 68 |
| 2.2. Les transports publics par route | page 74 |
| 2.3. Les transports de l'éducation différenciée | page 83 |
| 3. Les Chemins de Fer | page 93 |
| 3.1. L'évolution de l'environnement ferroviaire | page 93 |
| 3.2. Les raccordements ferroviaires internationaux | page 100 |
| 3.3. Le concept stratégique et les investissements en infrastructure à réaliser au niveau national | page 106 |
| 3.4. L'actualité ferroviaire en 2000 | page 108 |
| 4. L'Aviation Civile | page 135 |
| 4.1. Le contexte international | page 135 |
| 4.2. La situation sur le plan national | page 135 |
| 4.3. Le domaine législatif | page 145 |
| 5. La Navigation Intérieure | page 153 |
| 5.1. L'activité législative | page 153 |
| 5.2. Les activités internationales | page 154 |
| 5.3. Le Port de Mertert | page 155 |
| 5.4. Le Service de la Navigation | page 156 |

| | |
|--|----------|
| 6. Les Affaires Maritimes | page 168 |
| 6.1. La politique communautaire | page 168 |
| 6.2. Les activités au sein d'autres organisations internationales | page 175 |
| 6.3. Le Commissariat aux Affaires Maritimes | page 184 |
| 6.4. Les activités liées à la gestion de la flotte sous pavillon luxembourgeois | page 186 |
| 6.5. Les autres activités | page 192 |
| 6.6. Les activités législatives et réglementaires | page 196 |
| 6.7. Le registre de plaisance | page 199 |
| 7. Les Transports et l'Aménagement du Territoire | page 200 |
| 7.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable | page 200 |
| 7.2. Les critères - cadre du plan sectoriel "Transport" | page 201 |
| 7.3. L'étude socio-économique du projet BTB | page 204 |
| 7.4. Le raccordement ferroviaire du Kirchberg | page 209 |
| 7.5. La reconversion des friches industrielles du Bassin Minier et l'établissement de la partie Sud du plan sectoriel "Transports" | page 211 |
| 7.6. La Cellule de Modèle de Transports | page 213 |
| 7.7. Les projets Interreg dans le domaine des transports | page 213 |
| 7.8. Le plan d'occupation du sol "Aéroport et Environs" | page 214 |

Introduction

L'amélioration de la sécurité et l'adaptation de l'offre aux besoins de mobilité restent les principales préoccupations de la politique des transports.

Cette politique entend se placer au service des objectifs du développement durable ainsi que de la politique économique et de l'aménagement du territoire tout en veillant aux réponses appropriées à fournir face à l'évolution de la demande de transports des gens qui habitent ou travaillent au Grand-Duché de Luxembourg et face aux aspirations de la population de voir les incommodations dues au trafic limitées au strict minimum.

Malgré plusieurs initiatives concrètes et incisives en vue de rendre le trafic routier et ferroviaire plus sûr, l'année 2000 restera marquée par une recrudescence inquiétante du nombre des tués de la route que l'en-moins notable enregistré côté des blessés graves ne saura atténuer.

Des efforts supplémentaires seront donc nécessaires pour endiguer le fléau des accidents de la route et, nonobstant son caractère impopulaire, voire contesté par plusieurs milieux socio-professionnels, le projet de loi sur le permis à points et sur la constitution en délits des grands excès de vitesse sera au cours des mois à venir un des éléments-clés du train de mesures à prévoir.

Par la loi du 24 juillet 2000 le Gouvernement a voulu e.a. assurer l'encadrement financier nécessaire aux efforts consentis par les CFL pour augmenter la sécurité dans les chemins de fer après la série des graves accidents qui s'étaient succédé en 1998.

Suite aux avaries maritimes et la pollution consécutive des côtes européennes fin 1999, le Luxembourg a clairement fait comprendre son soutien inconditionnel pour les mesures de renforcement de la sécurité des transports maritimes initiées par la Commission Européenne. La définition de conditions de sécurité appropriées est d'ailleurs aussi un des aspects principaux traités dans le cadre de l'étude en cours sur le secteur maritime luxembourgeois.

Toujours au chapitre de la sécurité, le Gouvernement a voulu mettre à profit la transposition de la directive 94/056 établissant les principes fondamentaux en matière d'enquête sur les accidents et incidents dans l'aviation civile pour étendre le principe d'enquêtes administratives systématiques à l'ensemble des accidents impliquant par ailleurs aussi les modes ferroviaire et maritime dans le projet de loi que le Ministre des Transports a déposé le 15 décembre 2000.

Enfin, le projet de loi sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare déposé à la Chambre des Députés le 13 février 2001 prévoit, à côté de l'autorisation parlementaire du projet remanié sur la construction d'une nouvelle aérogare, la constitution d'une société de l'aéroport dont une des missions prioritaires consistera à établir un plan de sécurité et de sûreté de l'enceinte aéroportuaire, la mise en œuvre étant placée sous le contrôle du comité national de sûreté de l'aviation civile créé dans le cadre de la loi du 19 mai 1999 sur l'aviation civile (accès au marché de l'assistance en escale, cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, création d'une direction de l'aviation civile).

Quant à la gestion des besoins de mobilité le Ministère des Transports entend veiller à une offre pluraliste des modes de transport pour assurer le libre choix des moyens de déplacement tout en privilégiant les solutions reposant sur le meilleur coût / rendement pour la collectivité.

Dans le domaine des relations internationales les négociations franco-luxembourgeoises sur le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV-Est Européen ont progressé de sorte à pouvoir envisager leur aboutissement en 2001. Tant les études belgo-franco-luxembourgeoises que les premières mesures mises en place pour améliorer la relation ferroviaire Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg montrent que les choses commencent également ici à évoluer dans le bon sens, même si l'objectif d'une relation compétitive face à la voiture et face à des corridors ferroviaires concurrentiels, exploitables à la grande vitesse, est encore loin d'être atteint. La volonté politique d'un réaménagement de l'aéroport et de la construction d'une nouvelle aérogare rangent dans la même logique.

Un autre point fort de la politique des transports nationale concerne la façon d'appréhender la gestion des flux migratoires des quelque 90.000 frontaliers qui ont trouvé un emploi au Luxembourg. Le problème majeur tient à un modal split substantiellement plus défavorable pour les transports en commun transfrontaliers (93:7) que celui noté pour les transports intérieurs (86:14). Une première priorité en matière d'adaptation des transports publics concernera le développement des relations transfrontalières ferroviaires et routières pour mieux décongestionner les axes routiers menant en ordre principal vers la capitale où la circulation devient de plus en plus difficile aux heures de pointe. Une offre plus étoffée, l'aménagement de lignes nouvelles, l'extension des antennes ferroviaires du Bassin Minier en direction de la Lorraine et du Sud de la Belgique, des conditions tarifaires plus attrayantes, l'acquisition de nouveau matériel plus spacieux sont autant d'initiatives destinées à rendre l'offre des transports publics plus attractive et à inciter à délaisser la voiture particulière au profit du bus ou du train pour les déplacements professionnels. La partie Sud du plan sectoriel "Transports" qui est en train d'être réalisée comme contribution du Ministère des Transports dans le cadre du projet de reconversion de friches industrielles permettra dans ce contexte une approche d'ensemble dans l'optique de la création autour de la Ville d'Esch/Alzette d'un second pôle d'attraction national majeur à côté de la capitale.

La capitale et sa périphérie constituent le point névralgique en matière de circulation et de transports à cause de la forte densité du tissu démographique, économique et scolaire en place.

En guise de conclusion à l'étude socio-économique du projet BTB, le Gouvernement a retenu sur proposition du Ministre des Transports, de privilégier la réalisation d'un raccordement ferroviaire du Kirchberg via Findel qui permettra en plus une desserte ferroviaire directe de la nouvelle aérogare. Parallèlement l'infrastructure ferroviaire entre la capitale et le Bassin Minier sera renforcée dans la double perspective de disposer de bonnes communications entre les deux principaux pôles économiques du pays, en présence d'une infrastructure routière saturée, et de mieux gérer les flux des frontaliers qui travaillent au Grand-Duché et qui se recrutent majoritairement en Lorraine et dans le Sud de la Belgique.

Dans l'intérêt d'une meilleure organisation des transports en commun par rail et par route ainsi que de l'extension de cette mission à la mise en œuvre d'une centrale de mobilité, les travaux préparatoires d'une refonte du volet "transports en commun" de la loi du 12 juin 1995 sur les transports routiers a été entamée en 2000. La Chambre des Députés sera saisie encore au cours de cette année d'un projet de loi afférent.

La politique des transports et son cadre légal sont de plus en plus fortement conditionnés par les initiatives législatives de l'Union Européenne. En 2000, non moins de 45 directives communautaires concernant les différents modes de transport ont été transposées en droit national interne. A l'heure actuelle 15 nouvelles directives que les instances européennes ont entre-temps adoptées dans le domaine des transports restent à transposer.

A préciser que pour 8 des 15 directives le délai de transposition prévu est échu. Pour 6 des 8 directives non transposées dans les délais la procédure d'approbation des règlements grand-ducaux de transposition avait pourtant passé en mars 2001 le cap de l'approbation gouvernementale. Les deux autres directives qui auraient dû être transposées en décembre 2000 et qui concernent les transports maritimes ont entretemps donné lieu à une mise en demeure de la part de la Commission Européenne. Le Ministère des Transports compte engager la procédure d'approbation des règlements de transposition afférents dès avant Pâques.

L'effectif en place au Ministère des Transports se trouve de plus en plus fortement sollicité sous l'effet combiné de l'action communautaire qui pèse toujours plus lourdement sur la politique nationale, d'une part, et de l'augmentation de la population se répercutant directement sur le volume de travail administratif des services du département au contact avec la clientèle administrative - entreprises et particuliers - , d'autre part.

Aussi le Ministère des Transports avait-il au début de l'année 2000 initié une étude de réorganisation de ces structures de fonctionnement; cette étude avait été confiée à un consultant externe. Les conclusions qui seront disponibles prochainement permettent doré et déjà d'affirmer que nonobstant les possibilités de rendre plus efficaces le processus de travail grâce à un recours plus systématique à l'informatique, grâce à la standardisation des procédures, grâce à la restructuration des services, il reste que l'effectif du Ministère des Transports s'avère insuffisant pour gérer convenablement les missions dont le département a la charge. C'est pourquoi il faudra réserver dans les mois à venir une attention prioritaire pour trouver les moyens de surmonter cette situation grâce à des projets de réorganisation et de renforcement concomitant de l'effectif.

1. La Circulation Routière

L'accent principal du travail en matière de circulation routière reste la lutte contre l'insécurité routière. L'année 2000 a malheureusement été caractérisée par un nombre très élevé de personnes qui ont trouvé la mort sur nos routes.

Dans l'intérêt de l'amélioration de la sécurité routière l'éducation routière et la formation des conducteurs constituent des axes privilégiés des efforts consentis par le Ministère des Transports.

Sur le plan de la gestion administrative des dossiers de la circulation routière le volume de travail, à effectuer par les services dépendant du Ministère des Transports et notamment le service du permis de conduire et la société nationale de contrôle technique, augmente au même rythme que la population résidente.

Par ailleurs, le travail législatif et consultatif effectué par la Commission de circulation de l'Etat constitue un autre volet important du travail.

Dans cet ordre d'idées il est proposé de passer en revue les différents aspects de la circulation routière selon le plan suivant:

- le bilan des accidents;
- la gestion des permis de conduire;
- la formation;
- l'immatriculation, le contrôle et l'homologation des véhicules;
- le travail législatif et consultatif en matière de circulation routière.

1.1. Le bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 2000

1.1.1. Les chiffres des accidents routiers de 2000

La tendance à la hausse du nombre total des accidents ainsi que des accidents mortels, constatée déjà dans le bilan du 1^{er} semestre 2000, s'est malheureusement confirmée jusqu'à la fin de l'année. Le nombre des accidents corporels et des blessés graves a par contre diminué.

Le fait marquant de ce bilan est l'hécatombe meurtrière des 69 accidents mortels ayant fait 77 morts.

Au vu de l'évolution des années précédentes, on était pourtant porté à croire que le nombre des tués de la route soit tombé à moins de 60 morts par an. Ce furent surtout les 4 tués pendant la seule journée du 21 juillet ainsi que les 8 morts de la semaine du 24 au 31 décembre qui ont particulièrement contribué à ce résultat.

Le bilan au 31 décembre 2000 se présente comme suit:

- 7.794 accidents au total,
- 845 accidents corporels, dont 69 accidents mortels,
- 77 tués¹,
- 1.277 blessés, dont 329 blessés graves² et 948 blessés légers³

Le tableau suivant établit la comparaison avec 1999

| | 1999 | 2000 | % |
|-----------------------|-------|-------|---------|
| Accidents au total | 6.459 | 7.794 | + 20,67 |
| Accidents corporels | 1.154 | 845 | - 26,78 |
| Accidents mortels | 53 | 69 | + 28,30 |
| Tués | 58 | 77 | + 32,76 |
| Blessés légers | 948 | 948 | 0 |
| Blessés graves | 398 | 329 | - 17,34 |
| Tués + blessés graves | 456 | 406 | - 10,96 |

Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse une forte progression de 20,64% par rapport à 1999 pour s'établir à 7794 sinistres. La moyenne annuelle des années 90 n'était que de 5591 accidents. Cette progression représente une augmentation de \pm 1.300 sinistres par rapport à 1999, soit plus que le double de la moyenne des années précédentes (\pm 500 sinistres/an).

Le nombre des accidents corporels connaît une régression importante avec un taux de -26,78% équivalant à 845 accidents et se situe donc au niveau le plus bas noté depuis 1988.

Le nombre des blessés légers n'a pas changé. Par contre le nombre des blessés graves a diminué de façon notable passant de 398 en 1999 à 329 en 2000, soit une réduction de - 17,3%.

Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans un accident de la route leur nombre a augmenté dans une proportion inattendue et inquiétante pour se fixer à 77 victimes contre 58 tués en 1999 et 56 tués en 1998.

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble sur l'évolution des accidents au cours de la dernière décennie.

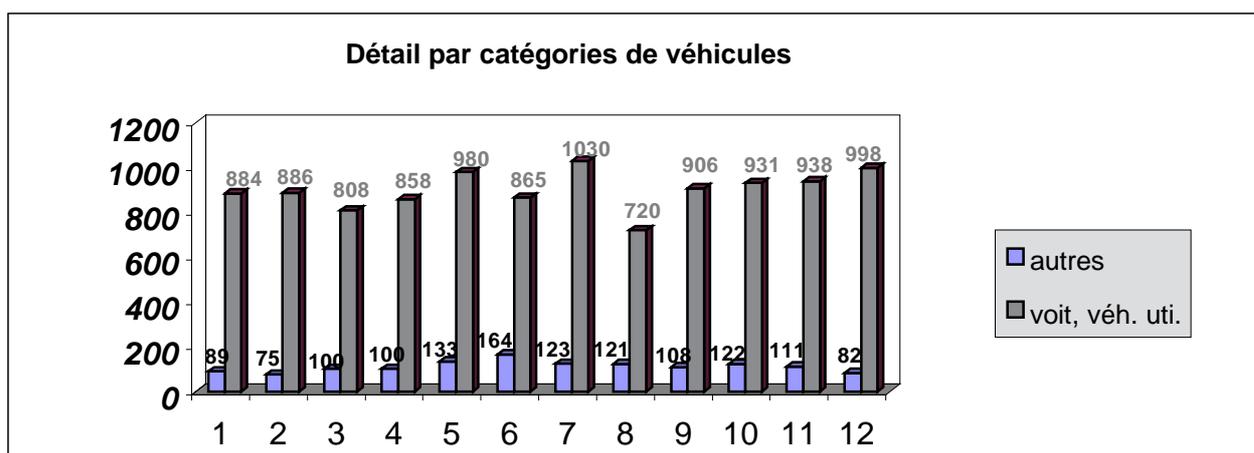
-
- 1 tués - décédés dans les 30 jours après l'accident
 - 2 blessés graves - hospitalisés pendant au moins 24 heures
 - 3 blessés légers - ne nécessitant que des soins sur place ou une hospitalisation de moins de 24 heures

| | accidents au total | Δ | accidents corporels | Δ | Blessés graves ¹ | blessés légers ² | accidents mortels | Δ | tués ³ | Δ |
|----------------------|-----------------------|----------------|------------------------|----------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------|----------------|-------------------|----------------|
| Moyenne '90 - '99 | 5591 | / | 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% |
| 2000 | 7.794 | + 20,7% | 845 | - 26,8% | 329 | 948 | 69 | + 28,3% | 77 | + 32,7% |

Les données de 2000 permettent de conclure que

- 7.794 accidents équivalent à 22,1 accidents/jour (en 1999: 17,7 accidents/jours);
- 1.277 blessés représentent un blessé toutes les 6 heures (3,6 blessés/jour contre 3,7 blessés/jour en 1999);
- 77 tués signifient qu'en moyenne tous les 4 à 5 jours une personne a perdu sa vie sur les routes luxembourgeoises.

Le détail par catégorie des véhicules impliqués dans les accidents se présente comme suit:



Le tableau ci-avant montre qu'à l'instar des années passées la recrudescence avec le retour du bon temps des accidents impliquant les deux-roues.

Si au mois de janvier et de février aucun accident de motocycle n'a été recensé, il reste que 117 motocyclistes ont été blessés pendant l'année 2000, représentant 9,16 % du nombre total des blessés. Ce tribut s'alourdit par les accidents mortels de 5 motocyclistes survenus entre le 1^{er} mai et le 30 juin, nombre identique à celui valable pour toute l'année 1999. Malgré la campagne de sensibilisation lancée vers la mi-juillet et ayant pour cible les deux-roues motorisés, 3 accidents mortels supplémentaires se sont ajoutés au cours des mois de juillet et août.

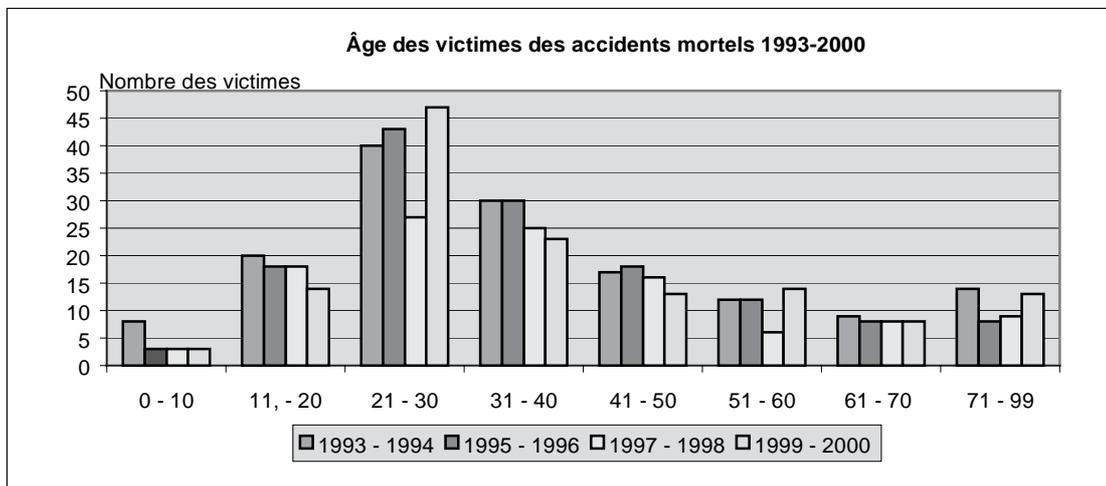
1.1.2 L'analyse des accidents mortels

La moyenne mensuelle des tués de la route des dix dernières années se présente comme suit:

| | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Moyenne mensuelle de victimes par routes | 6,7 | 6,1 | 6,3 | 6,2 | 5,6 | 6 | 4,6 | 4,6 | 4,8 | 6,4 |

Malgré une diminution sensible du risque d'être tué dans un accident de la route depuis le début des années 50 face au développement du trafic routier, la mortalité routière compte toujours parmi les premières causes de décès affectant notamment les tranches d'âges des jeunes.

- *L'âge des victimes*

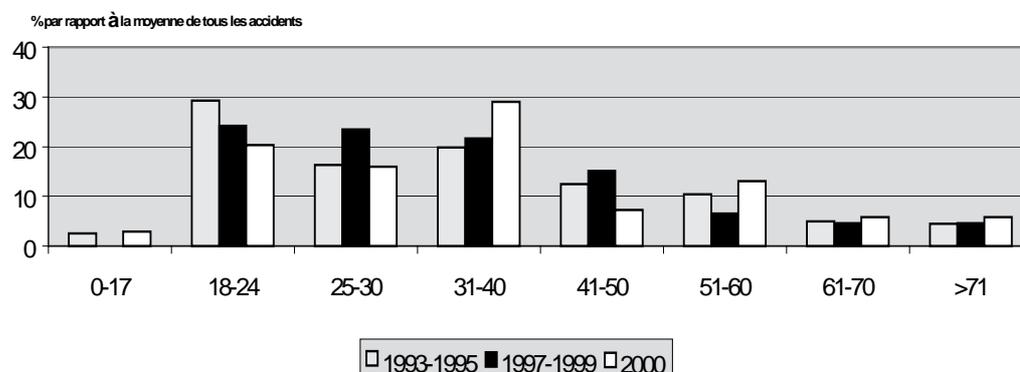


Tout comme en 1998 et en 1999, 2/3 des personnes qui ont trouvé la mort sur les routes; avaient moins de 40 ans; 22 tués soit plus du quart (20 en 1999) avaient moins de 25 ans et 28 tués (16 en 1999) étaient âgés entre 25 et 40 ans. C'est dire que le nombre des tués de la tranche d'âge des 25 à 40 ans a presque doublé d'une année à l'autre.

- *Les auteurs présumés des accidents*

Le graphique suivant montre que depuis quelques années la tranche d'âge des 31 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.

**Auteurs présumés des accidents mortels
par catégorie d'âge
1993 - 2000**



Parmi les auteurs des accidents mortels, il y a 55 conducteurs de voitures, 7 motocyclistes, dont un conducteur de quadricycle, 1 cycliste, 2 conducteurs de tracteurs agricoles et 4 piétons qui d'après les premiers constats sont présumés responsables des accidents mortels. Dans 48 accidents mortels l'auteur présumé a lui-même été tué.

- *La nationalité des auteurs présumés*

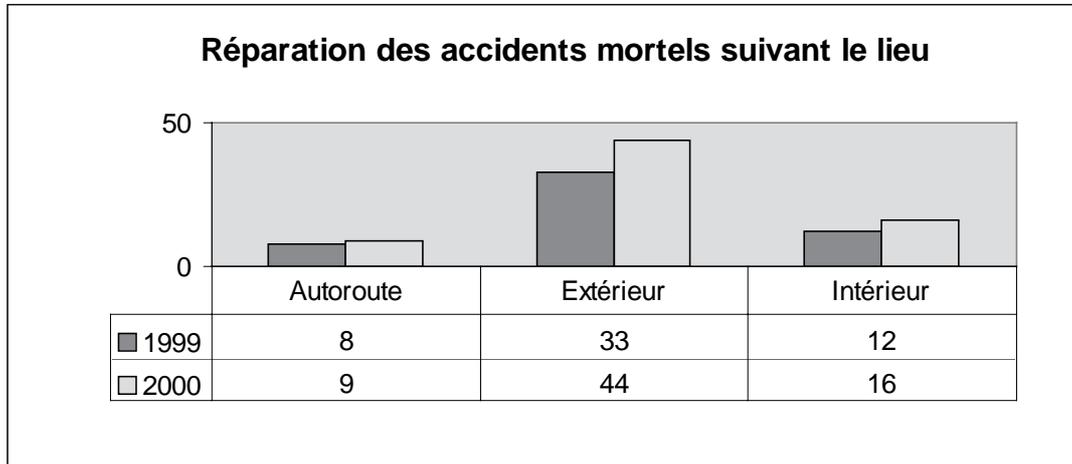
Le tableau ci-contre donne un aperçu sur l'origine des auteurs présumés des 69 accidents mortels

| | Etrangers de passage | Frontaliers | Résidents au Luxembourg |
|-------|----------------------|-------------|-------------------------|
| L | sans objet | sans objet | 35 |
| F | / | 8 | 1 |
| B | 2 | 2 | 2 |
| D | / | 3 | / |
| P | / | sans objet | 9 |
| NL | 2 | sans objet | / |
| YU | / | sans objet | 2 |
| I | 1 | sans objet | 1 |
| DK | / | sans objet | 1 |
| Total | 5 | 13 | 51 |

Presque un quart des accidents mortels est causé par des conducteurs qui n'habitent pas le Grand-Duché. Si cette réalité correspond à l'ordre de grandeur de la part des non-résidents au trafic national, le phénomène a pourtant de quoi inquiéter parce que l'implication des usagers de la route n'habitant pas au Luxembourg est bien plus difficile dans le cadre des initiatives prises sur le plan de l'éducation et de la dissuasion mises en œuvre pour lutter contre l'insécurité routière. Par ailleurs, la forte présence de frontaliers parmi les auteurs présumés des accidents mortels commande d'intégrer dorénavant les régions avoisinantes davantage

dans les campagnes d'information et de sensibilisation; elle confirme en outre le bien fondé de l'intégration des non-résidents dans le système projeté du permis à point.

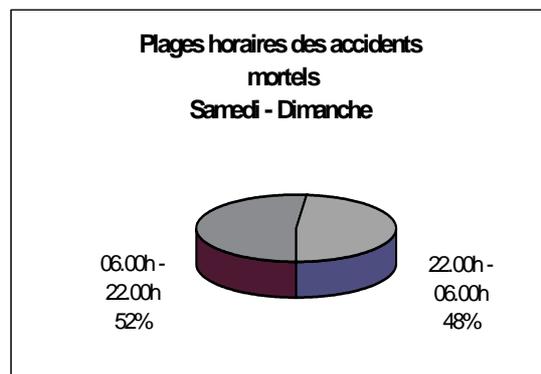
- *La répartition par catégorie de routes*



9 (8) accidents mortels avec 10 (8) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 44 (33) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 49 (37) morts, et 16 (12) accidents mortels avec 18 (13) morts sont survenus en agglomération.

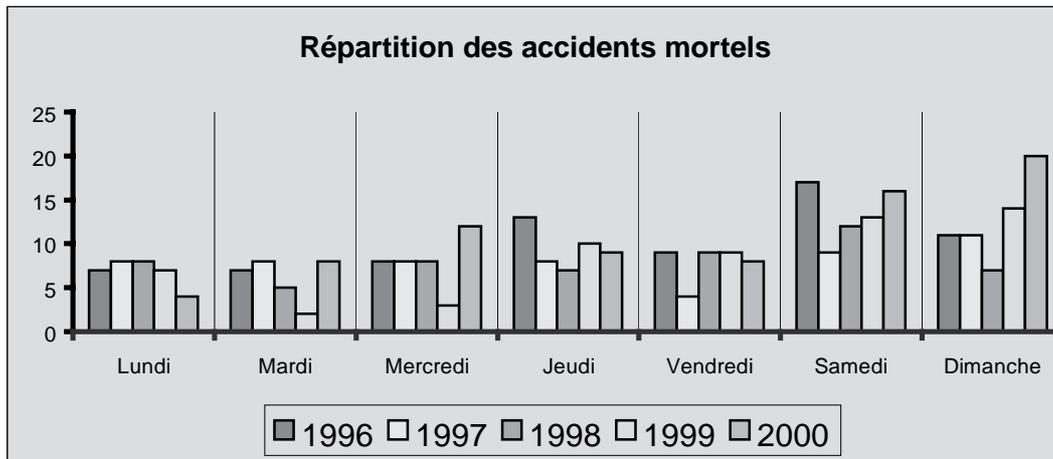
- *L'analyse temporelle*

48 (35) accidents mortels, soit 70%, sont survenus de jour (06.00 – 22.00), 21 (18) ou 30% ont eu lieu la nuit (22.00h – 06.00h).



En fin de semaine (samedi et dimanche) la moitié des accidents mortels a eu lieu de nuit (entre 22.00h et 6.00h). Au cours de la semaine (lundi au vendredi) il y a eu dans les plages horaires de 06.00h à 09.00h et de 16.00h à 19.00h (= heures de pointe, trafic professionnel), 11 accidents mortels contre 20 accidents pendant les périodes creuses (09.00h – 16.00h et 19.00h – 22.00h).

La répartition des accidents mortels sur les jours de la semaine résulte du graphique suivant:



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

- *Conditions météorologiques*

Un des accidents mortels de 2000 est dû au verglas ou à la neige (en 1999: 0), 30 (23) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée mouillée, les 38 autres (30) étant survenus par temps sec.

Le verglas et la neige incitent normalement à la prudence. Par contre, *le risque de dérapage sur une route mouillée est largement ignorés par les conducteurs*. En 2000 plus de 2/5 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.

- *Les catégories d'usagers impliqués dans les accidents mortels*

La ventilation des victimes se présente comme suit:

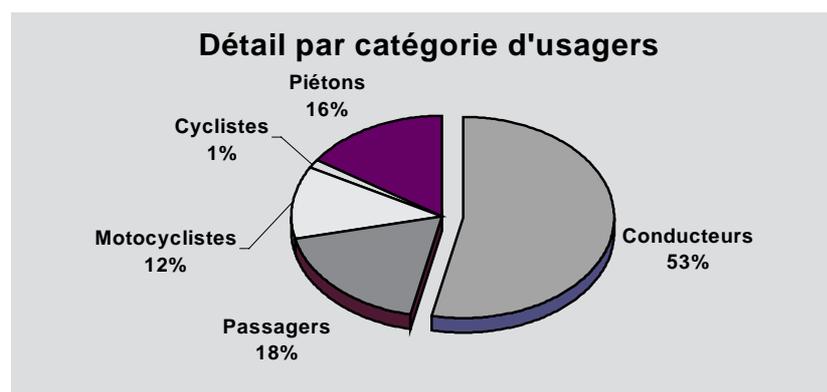
41 (40) conducteurs de véhicules à 4 roues ou plus, dont 2 conducteurs de véhicules agricoles

14 (10) passagers de véhicules à 4 roues ou plus

9 (5) motocyclistes, dont un conducteur d'un quadricycle

1 (0) cycliste

12 (3) piétons



12 piétons ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2000, dont la moitié en janvier et en septembre. Nonobstant la campagne de la 3^{ème} semaine sur la Sécurité Routière, des Nations Unies du 1^{er} au 5 mai 2000, placée sous le thème “Partenaire dans la rue, sécurité accrue”, et 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. Souvent les piétons semblent eux-mêmes avoir été responsables de l'accident (en 2000 dans 4 des 11 accidents mortels).

- *Les causes présumées des accidents mortels*

La vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs, alors que 29 (32) des 69 accidents doivent être attribués à ce facteur. 2 des accidents mortels ont été causés par des conducteurs circulant à contresens sur l'autoroute. Un autre facteur majeur a été l'alcool seul (1 mort) ou en relation avec la vitesse (9 morts) et les drogues (2 morts) ; en 1999, 9 tués étaient dus à l'alcool et aux drogues. L'inattention ou la fatigue a fait 15 (9) morts, le refus de priorité 13 (5), l'aquaplaning 3 (5) morts et les fautes de dépassement 1 (3) morts.

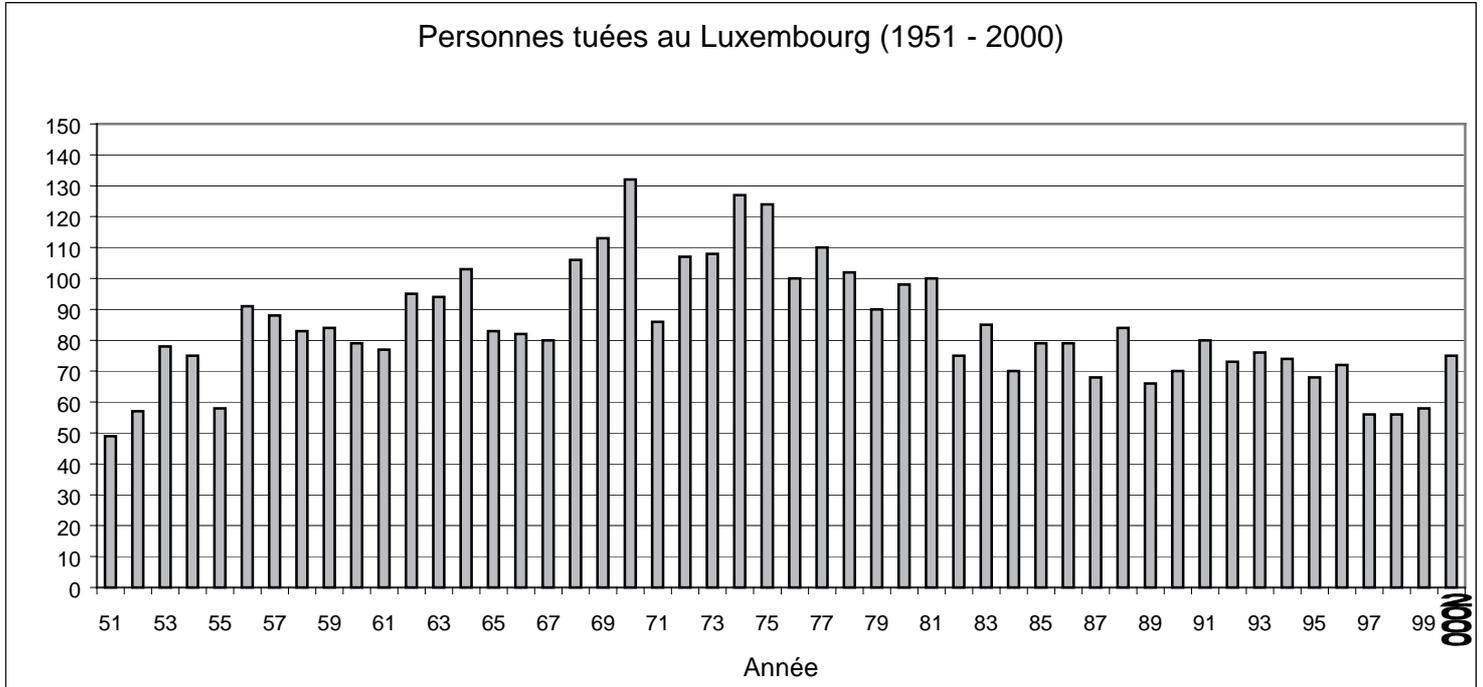
- *La ceinture de sécurité*

Dans 43 accidents mortels de voitures, il y a eu 49 tués, dont au moins 26 ne portaient pas la ceinture de sécurité.

En décembre 1999 une enquête avait été effectuée pour vérifier les habitudes des Luxembourgeois en ce qui est le port de la ceinture de sécurité ; un taux d'utilisation de la ceinture moyenne de quelque 75 % avait été noté . 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.

1.1.3. Accidentologie des jeunes conducteurs

- Accidents mortels en comparaison avec les autres pays européens



Au Luxembourg, les accidents mortels et les personnes tuées sont enregistrés depuis 1951. Le graphique 3.1. présente l'évolution des personnes tuées depuis environ un demi siècle. En 1999, 58 personnes ont perdu la vie au Luxembourg dans un accident de la route, ce qui est exactement le même chiffre qu'en 1952. Malheureusement en 2000 le nombre de personnes tuées sur la route s'est élevé à 77 ce qui correspond à une augmentation de 32,8 % par rapport à 1999. Par contre le nombre des accidents corporels a connu une régression importante de 26,7 %, équivalent à 845 accidents.

En 1999, le Luxembourg a atteint le chiffre de 133 personnes tuées par million d'habitants. En prenant en considération les automobilistes frontaliers qui travaillent au Luxembourg, ce rapport se réduit à 115 par million d'habitant.

Si l'on considère le taux de personnes tuées par million d'habitants, (sans prise en compte du trafic automobile dû aux frontaliers) le Luxembourg est légèrement au-dessus de la moyenne de la Communauté Européenne qui est de 126,2. Si l'on prend en compte le nombre de personnes qui ont perdu la vie par million de véhicules en circulation ou par rapport au kilométrage effectué par ces véhicules, le Luxembourg ne peut pas encore concourir avec des pays comme le Suède, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Finlande ou le Danemark même si sa moyenne se situe clairement en-dessous de la moyenne européenne.

- Les accidents mortels en relation avec le cours de formation à Colmar-Berg

L'amélioration générale des accidents mortels, toutes catégories d'âge confondues, entre les années 97 à 99 comparée aux années 93 à 95 était de 24,2%.

La catégorie des auteurs d'accidents mortels âgés entre 18 et 24 ans est tombée en moyenne de 19,66 à 12,33 accidents par an représentant une amélioration de 37% (tableau 3.2.1.)

| Age \ Année | 0-17 | 18-24 | 25-30 | 31-40 | 41-50 | 51-60 | 61-70 | 71-99 |
|-------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Moyenne 1993-1995 | 1,66 | 19,66 | 11,00 | 13,33 | 8,33 | 7,00 | 3,33 | 3,00 |
| Moyenne 1997-1999 | 0,00 | 12,33 | 12,00 | 11,00 | 7,70 | 3,33 | 2,33 | 2,33 |
| 2000 | 2 | 14 | 11 | 20 | 5 | 9 | 4 | 4 |

Tableau 4.2.

Auteurs d'accidents mortels

Avant et après l'introduction du cours obligatoire à Colmar-Berg
+ Année 2000

En comparant la moyenne de tous les accidents par période de 3 ans (tableau 4.2.), on peut remarquer que, pour les 3 dernières années, la catégorie d'âge des conducteurs de 18-24 ans est responsable de 24% des accidents mortels, ce qui constitue une nette amélioration par rapport aux 3 années précédentes où ce taux était de presque 30%. Les deux catégories d'âge de 25-30 ans et 31-40 ans sont également responsables de plus de 20% des accidents mortels et la situation semble ne pas s'améliorer pour ces deux catégories d'âge.

Entre 1993 et 1995, 15,8% des accidents mortels ont été causés par des conducteurs pendant leur période de stage et entre 1997 et 1999, seulement 13,7% sont à attribuer à des conducteurs novices pendant la même période indépendamment du cours. En 2000, 2 (2,9%) des 69 auteurs étaient en période de stage (tableau 3.2.2. et graphique)

| | Tous les auteurs Moyenne de 3 ans | Auteurs en période de stage Moyenne de 3 ans | % comparés à tous les auteurs |
|--|--------------------------------------|---|-------------------------------|
| 1993 - 1995 avant le démarrage des cours de conduite à Colmar-Berg | 67,33 | 10,66 | 15,8% |
| 1997 - 1999 après le démarrage des cours de conduite à Colmar-Berg | 51,00 | 7,00 | 13,7% |
| Amélioration (%) | - 24,2% | - 34,3% | |
| 2000 | 69 | 2 | 2,9% |

Tableau 4.3.

Auteurs d'accidents mortels pendant la période de stage de 2 ans
Moyenne de 3 ans avant et 3 ans après le début de cours de conduite obligatoires
+ l'année 2000

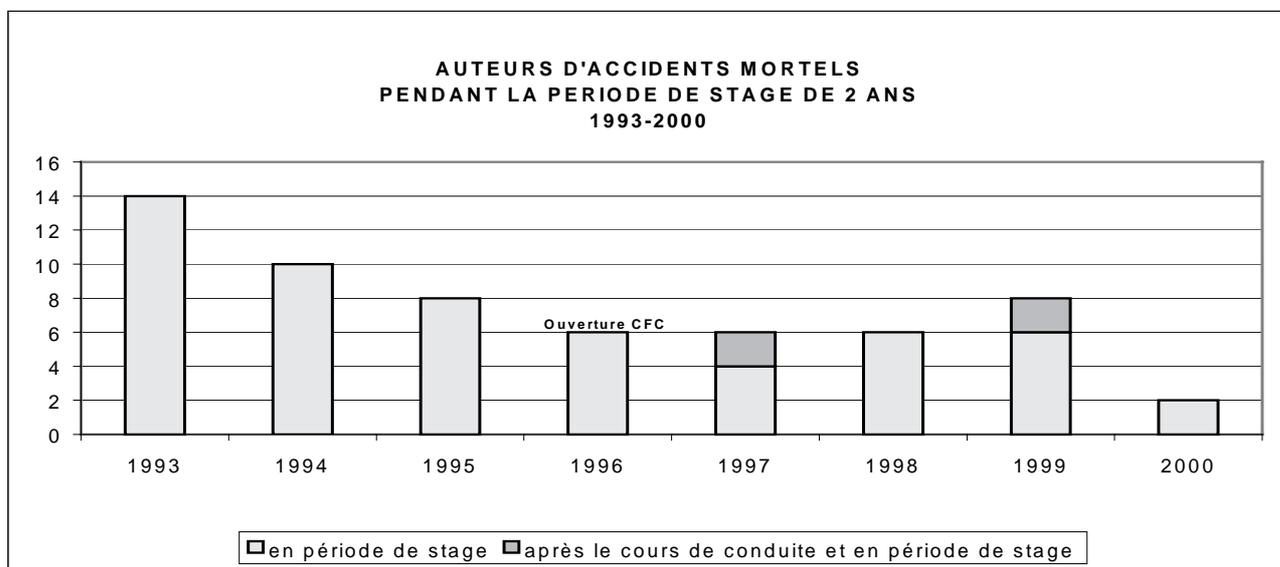


tableau 4.5.

Depuis juin 1996, 22.500 personnes ont participé au cours de conduite obligatoire.

Des 28 conducteurs en période de stage impliqués dans des accidents mortels depuis le début des cours en 1996, seulement 4 (14 %) avaient participé au cours, ce qui donne 0,018 % de tous les participants au cours. Les 24 (86 %) restant des novices impliqués dans des accidents mortels n'avaient pas eu la chance de participer au cours soit parce qu'ils étaient eux-mêmes victimes d'accidents soit parce que leur permis de conduire provisoire leur avait été retiré.

1. 2. La gestion des permis de conduire

1.2.1. la gestion administrative des permis de conduire

1.1.2.1.1 *les demandes en obtention d'un permis de conduire*

Le nombre de demandes en obtention d'un permis de conduire en 2000 (c'est à dire les premières délivrances ainsi que les extensions à une autre catégorie) est resté stable par rapport à l'année précédente. Le total des demandes s'élève à 8.759 pour 2000 contre 9.069 pour 1999.

Les chiffres les plus significatifs dans ce domaine concernent les catégories C, D et F. Pour la catégorie C (permis camion) la progression est constante depuis 1996 et le chiffre record de 101 unités de 1999 a encore été dépassé de 21 unités en 2000. Au niveau des catégories D (autobus / autocars) et F (tracteurs) l'on notera que l'intérêt pour ce type de permis de conduire est également croissant.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'évolution de ces demandes au cours des 5 dernières années, tout en fournissant le détail relatif aux différentes catégories.

1^{ère} Délivrance et Extension à une autre catégorie.

| Catégories | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| A | 671 | 709 | 788 | 808 | 781 |
| A1 | 17 | 47 | 42 | 55 | 47 |
| A3 | 325 | 376 | 383 | 413 | 452 |
| B | 5.308 | 6.237 | 6.445 | 6.642 | 6.301 |
| B+E | 75 | 422 | 360 | 369 | 327 |
| C1 | 0 | 1 | 7 | 5 | 0 |
| C1+E | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| C | 51 | 89 | 82 | 101 | 122 |
| C+E | 438 | 270 | 295 | 344 | 375 |
| D1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| D1+E | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| D | 249 | 187 | 167 | 183 | 200 |
| D+E | 28 | 17 | 12 | 12 | 6 |
| E | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| F | 118 | 144 | 120 | 136 | 148 |
| TOTAL | 7.280 | 8.499 | 8.701 | 9.060 | 8.759 |

1.2.1.2. *les demandes en 2000 suivant catégories et suivant nature.*

Le Service des permis de conduire procède également aux renouvellements des permis de conduire dont la validité est venue à échéance, ainsi qu'à la transcription de permis de conduire étrangers des ressortissants étrangers qui ont élu domicile au Grand-Duché de Luxembourg.

La répartition des demandes introduites en 2000 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 double en cas de perte ou de vol se présente comme suit :

Demandes par catégories.

| Catégorie | 1 ^{ère} délivrance | Extension | Renouvellement | Transcription | Double | Total |
|--------------|--------------------------------|--------------|----------------|---------------|--------------|---------------|
| A3 | 451 | 1 | 36 | 10 | 23 | 521 |
| A1 | 42 | 5 | 1 | 189 | 3 | 240 |
| A | 12 | 769 | 793 | 301 | 61 | 1.936 |
| B | 5.687 | 614 | 19.139 | 1.121 | 2.795 | 29.356 |
| B+E | 4 | 2 | 8 | 32 | 0 | 46 |
| C1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| C | 0 | 122 | 37 | 40 | 2 | 201 |
| 201 | 0 | 303 | 22 | 7 | 1 | 333 |
| D1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| D | 0 | 200 | 4 | 2 | 0 | 206 |
| D+E | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 4 |
| EB | 0 | 321 | 0 | 1 | 0 | 322 |
| EC | 0 | 72 | 0 | 0 | 0 | 72 |
| ED | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| F | 147 | 1 | 70 | 1 | 8 | 227 |
| TOTAL | 6.343 | 2.416 | 20.111 | 1.705 | 2.894 | 33.469 |

Si en 1997 le nombre total de dossiers traités s'élevait à 26.387, il est passé à 29.869 en 1998, à 31.535 en 1999 et à 33.469 en 2000. L'évolution se fait ressentir le plus fortement au niveau des renouvellements et des transcriptions.

1.2.1.3. *les transcriptions et les enregistrements*

Au nombre total des 1705 transcriptions, il convient d'ajouter les 1917 permis de conduire établis par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen enregistrés au Luxembourg suite à l'établissement par les titulaires de leur résidence normale au Luxembourg. En effet, selon la directive 91/439/CEE ces personnes ne sont plus obligées de faire transcrire leur permis de conduire d'origine en permis de conduire luxembourgeois.

Au niveau des enregistrements des permis de conduire l'évolution est reprise dans le tableau ci-dessous.

Enregistrements des permis de conduire de l'E.E.E.

| Année | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--------|-------|-------|-------|-------|
| Nombre | 1.546 | 1.742 | 1.908 | 1.917 |

1.2.1.4. le nombre d'examens pratiques

Le nombre d'examens pratiques est passé de 12.858 en 1999 à 14.434 en 2000, soit une augmentation de 12 %. Les 8 examinateurs ont été aidés dans leur tâche par les 3 examinateurs-auxiliaires qui se recrutent parmi les agents administratifs du Service des permis de conduire. L'examineur en chef a également concouru à la réception des examens pratiques, ainsi que des examens de contrôle pour les besoins de la Commission médicale en sa qualité d'expert.

Il est intéressant de noter que la majorité des candidats qui se présentent aux examens relèvent toujours de la tranche d'âge des 18 – 21 ans, mais qu'au-delà de ce contingent le nombre des autres candidats est en nette progression. Les 1.600 examens supplémentaires par rapport à 1999 ont ainsi été passés par des candidats de la tranche d'âge de 21 à 45 ans et plus.

Résultat des examens pour l'obtention d'un permis de conduire. Admission par tranches d'âge.

| Age | total | total % | admis | recalés | recalés % | absents |
|------------|--------|---------|-------|---------|-----------|---------|
| - de 18 | 149 | 1 | 107 | 39 | 26 | 3 |
| 18 – 21 | 6.862 | 48 | 3.871 | 2.810 | 41 | 181 |
| 21 – 25 | 2.261 | 16 | 989 | 1.174 | 52 | 98 |
| 25 – 30 | 1.682 | 12 | 748 | 865 | 51 | 69 |
| 30 – 35 | 1.367 | 9 | 496 | 820 | 60 | 51 |
| 35 – 45 | 1.675 | 12 | 549 | 1.043 | 62 | 83 |
| plus de 45 | 438 | 3 | 168 | 247 | 56 | 23 |
| Total | 14.434 | 100 | 6.928 | 6.998 | 48 | 508 |

1.2.1.5. le taux de réussite aux examens de conduire

Le taux de réussite pour l'ensemble des examens pratiques s'est maintenu à un niveau stable avec un taux de 52% par rapport à 51% pour 1999 en ce qui concerne les examens passés dans le cadre du régime normal, toutes catégories confondues.

Cours d'examen théorique pour l'année 2000

| | Total | Admis |
|-------------------------------|-------|-------|
| Cours d'examen à Luxembourg | 5138 | 2576 |
| Cours d'Examen à Esch/Alzette | 3848 | 1828 |
| Cours d'Examen à Diekirch | 3474 | 1659 |

En ce qui concerne les examens théoriques 12.460 personnes se sont présentées à l'examen et 6063 l'ont passé avec succès.

1.2.1.6 la conduite accompagnée

Au niveau de la conduite accompagnée, force est de constater que d'année en année, cette formule connaît de plus en plus de succès. Ainsi en 2000, 798 demandes ont été introduites par rapport à 6.301 demandes au total, représentant ainsi un taux de 12,7% (8,7% en 1999). Le taux de réussite à l'examen pratique se situe à 60% pour la conduite accompagnée, contre 52% en régime normal.

Au vu de ces chiffres, l'on ne peut que se féliciter de l'évolution favorable de cette formule qui s'avère effectivement comme un apprentissage renforcé au bénéfice des conducteurs novices et de leur sécurité.

Les tableaux ci-joints donnent un aperçu précis des éléments migratoires et réussites pour l'année 2000.

CONDUITE ACCOMPAGNEE

| Année 2000 | Nombre de demandes | Changements de régime | Demandes c.a. accordées |
|-------------------|---------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| Janvier | 32 | 2 | 5 |
| Février | 78 | 2 | 10 |
| Mars | 64 | 6 | 11 |
| Avril | 52 | 2 | 9 |
| Mai | 60 | 6 | 9 |
| Juin | 73 | 3 | 29 |
| Juillet | 80 | 6 | 19 |
| Août | 76 | 9 | 23 |
| Septembre | 73 | 6 | 16 |
| Octobre | 86 | 3 | 18 |
| Novembre | 75 | 3 | 15 |
| Décembre | 49 | 1 | 5 |
| Total : | 798 | 49 | 169 |

RESULTATS D'EXAMENS DE LA CONDUITE ACCOMPAGNEE

| Année 2000 | Réussis | échoués | refusés | absents |
|----------------|------------|------------|-----------|-----------|
| TOTAL : | 482 | 130 | 15 | 29 |

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

1.2.2.1. la Commission Spéciale

Au niveau de l'activité de la Commission spéciale des permis de conduire, le tableau synoptique ci-après, donne une vue d'ensemble des 7 dernières années. On notera en particulier le nombre croissant du nombre de séances et du nombre de restrictions partielles des permis de conduire.

En matière de restitutions partielles, il convient de noter qu'il s'agit principalement de mainlevées de restrictions figurant souvent depuis plusieurs années sur les permis qui interviennent suite à un recours gracieux de la part des titulaires intéressés.

Ces restitutions partielles sont soit limitées dans le temps en vue de réévaluer le comportement futur du conducteur, soit limitées pour les trajets à effectuer pour des trajets spécifiques, tels que les trajets professionnels ou similaires en vue de donner une nouvelle chance de réinsertion professionnelle à des personnes qui semblent avoir amendé leur comportement. Il va sans dire que le service du contentieux administratif surveille de près ces cas particuliers par le biais d'enquêtes de contrôle effectuées à des intervalles réguliers par la police grand-ducale.

Un élément a priori paradoxal au vu des statistiques nécessite des explications : le nombre de séances a augmenté, celui des convocations a diminué. Deux raisons sont à l'origine de ce phénomène : 1. Un avis sur base du dossier a été émis dans 45 cas, procédure admise du moment que la conclusion ne risque pas d'aggraver la situation de l'intéressé; par conséquent ces 45 personnes n'ont pas dû comparaître devant la commission. 2. Les dossiers, dont l'enjeu a trait à des problèmes que sont la drogue et l'alcool, de plus en plus nombreux, ont été transférés à la Commission médicale.

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire.

| A n n é e | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Séances | 114 | 108 | 155 | 169 | 154 | 152 | 163 |
| Personnes convoquées | 342 | 324 | 466 | 575 | 598 | 533 | 483 |
| Dont stagiaires | 200 | 223 | 188 | 119 | 140 | 120 | 81 |
| Retraits du permis de conduire | 37 | 46 | 54 | 98 | 78 | 97 | 76 |
| Dont stagiaires | 13 | 15 | 10 | 19 | 14 | 11 | 7 |
| Suspensions du droit de conduire | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Refus de délivrance / renouvel. | 11 | 10 | 24 | 33 | 18 | 27 | 14 |
| Restrictions du droit de conduire | 68 | 66 | 107 | 138 | 155 | 140 | 202 |
| Restitutions intégrales du permis | 5 | 4 | 10 | 7 | 10 | 17 | 34 |
| Restitutions partielles du permis | 35 | 25 | 26 | 25 | 58 | 81 | 54 |
| Prorogations / renouvellements de la période stage (total) | 108 | 129 | 114 | 71 | 86 | 71 | 42 |
| 6 mois | 4 | 1 | 19 | 5 | 7 | 2 | 1 |
| 9 mois | 1 | 5 | 8 | 3 | 4 | 0 | 1 |
| 12 mois | 29 | 28 | 38 | 27 | 31 | 17 | 14 |
| 15 mois | 12 | 20 | 12 | 2 | 5 | 0 | 0 |
| 18 mois | 38 | 21 | 10 | 12 | 16 | 15 | 8 |
| 24 mois | 24 | 42 | 27 | 22 | 23 | 37 | 18 |

1.2.2.2. *la Commission médicale*

L'activité de la Commission médicale avait connu au cours de 1999 une évolution tout à fait spectaculaire et s'était retrouvée à la limite de ses possibilités de fonctionnement.

Pour l'année 2000 un nouveau maximum a été enregistré : près de 1.000 personnes ont été convoquées pour être entendues en cours de quelque 200 séances. Plus de 1.200 dossiers supplémentaires ont été soumis à la Commission médicale par rapport à l'année précédente.

Le nombre croissant de dossiers que la commission est amenée à traiter dorénavant repose principalement sur quatre facteurs.

- 1) L'augmentation de l'espérance de vie, qui connaît une courbe ascendante depuis les vingt dernières années et qui pousse une population de plus en plus âgée à renouveler son permis de conduire le plus longtemps possible afin de garantir son indépendance et sa mobilité. Cette démarche ne vise pas uniquement le désir de conduire, mais se fait, aussi de plus en plus pour des raisons psychologiques : les conducteurs tiennent au permis de conduire qu'ils considèrent comme un diplôme.

- 2) Les personnes présentant un handicap physique et qui sont en possession d'un permis de conduire sont, lorsque leur état le requiert, examinées par la Commission médicale. Pour en évaluer l'ordre de grandeur, citons deux chiffres : En 1996 25 dossiers ont été traités par la Commission médicale ; en 2000 : 618.
- 3) Les handicapés physiques sont de plus en plus intéressés à faire les démarches nécessaires en vue du maintien de leur permis de conduire ou en vue de l'obtention d'un permis de conduire. Dans la majeure partie des cas, l'aménagement spécial du véhicule du titulaire en fonction de son handicap s'avère nécessaire.

En plus de la Commission médicale, l'examineur en chef du service, qui fait office d'expert de ladite commission ou encore les ergothérapeutes du Centre de Rééducation et de Réadaptation Fonctionnelles de Hamm, sont amenés à procéder à des tests pratiques des personnes en question. Grâce aux outils très performants, notamment le véhicule spécialement aménagé et multifonctionnel et grâce aux connaissances spécifiques, de cas "auxiliaires" la commission peut ainsi proposer l'aménagement adéquat du véhicule des personnes ou si besoin est, limiter ou faire retirer le permis de conduire, sur base des rapports qui lui sont soumis. La coopération entre les différentes administrations impliquées est excellente.

- 4) Comme mentionné dans la rubrique "Commission spéciale", un nombre grandissant de dossiers ont été transmis du Contentieux administratif à la Commission médicale concernant des problèmes de drogue et d'alcool. Dans ces cas de figure précis l'avis médical est nécessaire en vue d'élaborer le degré d'intoxication des personnes concernées et d'en assurer un suivi très strict.

Reste à rappeler que seul le Ministre des Transports peut, sur avis motivé de la Commission médicale, donner l'accord pour la dispense du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Activités de la Commission médicale.

| Statistiques générales | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Nombre de séances | 107 | 107 | 131 | 204 |
| Nombre de personnes convoquées | 354 | 519 | 699 | 955 |
| Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier) | 1.928 | 2.204 | 1.935 | 1.860 |
| | | | | |
| Dossiers soumis à la Commission médicale | | | | |
| Nombre total de dossiers | 4.094 | 4.547 | 4.547 | 5.757 |
| Dont première obtention d'un permis | 184 | 121 | 197 | 239 |
| Extension de catégorie du permis | 41 | 48 | 44 | 102 |
| Transcription d'un permis | 37 | 38 | 25 | 31 |
| Renouvellement d'un permis | 1.561 | 1.888 | 1.991 | 2.743 |
| Dispense du port de la ceinture de sécurité | 20 | 25 | 26 | 29 |
| Cas signalés (autorités judiciaires, administratives, etc) | 178 | 168 | 139 | 210 |
| Cartes de stationnements pour personnes Handicapées | 114 | 337 | 461 | 618 |
| Réexamens périodiques | 1.709 | 1.302 | 914 | 1.085 |
| Restant à traiter (situation au 31 décembre) | 250 | 620 | 750 | 700 |
| | | | | |
| Dossiers avisés par la Commission médicale | | | | |
| Notés pour réexamen périodique | 1.379 | 1.470 | 1.329 | 1.276 |
| Classés | 1.652 | 1.622 | 2.139 | 2.582 |
| Retraits (d'une ou de plus. Catégories) du permis | 151 | 166 | 164 | 202 |
| Dont renonciation volontaire de la part du titulaire | 50 | 101 | 108 | 78 |
| Refus (d'une ou de plus. Catégories) du permis | 60 | 36 | 36 | 56 |
| Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule | 22 | 48 | 52 | 99 |
| Restriction quant à l'usage du permis (p.ex. trajets, particuliers, ...) | 21 | 16 | 26 | 27 |
| Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménag. Particulier du véhicule | 0 | 2 | 5 | 7 |

1.2.2.3. les cartes de stationnement pour " handicapés physiques "

Le règlement grand-ducal du 14 septembre 1999 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, a pu au cours de l'année 2000 démontrer son efficacité et remplir les objectifs fixés : harmonisation du modèle de la carte et reconnaissance mutuelle au niveau de l'Union Européenne, favoriser les personnes handicapées dans leur vie quotidienne et faire échec aux demandes non motivées.

Dans le tableau ci-dessous l'on notera que le nombre total des demandes est resté stable.

Les critères mieux définis et repris sur la demande en obtention ont limité le nombre de nouvelles demandes.

Par contre les demandes en renouvellement sont en forte progression, tout comme le nombre de refus, qui a été multiplié par trois par rapport à 1999. Dans ce contexte il convient de souligner que sur les 266 refus, 200 consistent en un refus en 1^{ière} obtention, les intéressés ne remplissant pas les critères légaux et 66 représentent des refus en renouvellement, les intéressés ne tombant plus sous les conditions fixées par le règlement grand-ducal.

Cartes de stationnement pour personnes handicapées.

| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|--|-------------|-------------|--------------|--------------|
| Nombre de demandes dont | 1.124 | 1.134 | 1.224 | 1.293 |
| Nouvelles demandes | 736 | 733 | 757 | 736 |
| En renouvellement | 319 | 299 | 349 | 547 |
| Duplicata | 26 | 44 | 36 | 10 |
| Refus | 43 | 58 | 82 | 266 |
| Convocations au contrôle médical | 145 | 154 | 127 | 74 |
| Total des cartes en circulation* au 31 décembre 1999/2000 | | | 3.630 | 4.061 |

Nombre de cartes / signes en cours de validité et en circulation au 31 décembre 2000 :

| | |
|--|--------------|
| Cartes/signes à titre permanent : | 3.703 |
| Cartes/signes à durée limitée | 358 |
| 3 mois : | 0 |
| 6 mois : | 17 |
| 8 mois : | 2 |
| 12 mois : | 56 |
| 18 mois : | 3 |
| 2 ans : | 66 |
| 3 ans : | 18 |
| 5 ans : | 194 |
| Total des cartes/signes valides au 31.12.2000 : | 4.061 |

1.3. La formation routière

1.3.1. le Centre de formation pour Conducteurs à Colmar-Berg

1.3.1.1. les données administratives

Le Centre de Formation pour Conducteurs a fêté le 12 juin 2000 son quatrième anniversaire. Depuis son ouverture, il a accueilli 22.500 conducteurs en formation complémentaire et 9.000 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement.

En 2000, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

| | | |
|-------------------------------------|-------|-----------|
| Catégorie A | 543 | (- 8 %) |
| Catégorie B | 5.135 | (+ 3 %) |
| Gendarmerie, Police et Douane | 160 | (+ 23 %) |
| Armée | 80 | (- 19 %) |
| Camions et Bus | 141 | (- 52 %) |
| Volontaires et sociétés, événements | 2.530 | (+ 192 %) |

En 1999 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), a répertorié et étudié les mesures "post-permis" existant déjà dans plusieurs pays.

En 2000, les résultats essentiels du projet européen 'DAN' ont été présentés et sont résumés dans les huit recommandations générales qui suivent.

1. Une phase prolongée du soutien d'apprentissage de la conduite pour débutant doit être introduite légalement – tout au moins par étape, indépendamment de l'âge de celui-ci.
2. Il est nécessaire de différencier les éléments de la phase prolongée du soutien d'apprentissage. Les conducteurs débutants et leurs problèmes sont très individualisés. En règle générale deux approches sont nécessaires :
 - Prévention générale pour tous les conducteurs débutants
 - Réhabilitation individuelle pour conducteur ayant commis une infraction
1. Les éléments de la phase prolongée du soutien d'apprentissage de la conduite doivent être placés dans les conditions d'encadrement suivantes: une période d'essai allant de deux à cinq ans, un système à point pénal, un registre central d'infraction au code de la route.
2. Des entraînements de conduite de sécurité aussi bien facultatifs que légalement obligatoires doivent avoir pour objectif d'éviter une surévaluation de ses propres facultés.
3. Un feed-back individuel est de manière générale un élément essentiel pour toutes les mesures.
4. Pour les apprentis conducteurs l'interdiction de consommation d'alcool devrait être envisagée.
5. Il n'est pas recommandé d'introduire par une loi des mesures restrictives spéciales pour les apprentis conducteurs telles qu'une limitation de la vitesse, une interdiction de conduite à des heures précises ou autres.
6. Des critères de qualité standardisés sont nécessaires pour toutes les mesures.

Il est à noter que la majorité des recommandations proposées par le groupe de travail "DAN" ont déjà été mises en oeuvre au Luxembourg et les autres recommandations sont étudiées en vue d'une transposition future.

Le Centre va participer à une deuxième étude lancée par la Commission de l'Union Européenne pour définir les programmes d'une formation post-permis. Les résultats de cette étude sont attendus pour le mois de septembre 2002.

1.3.1.2. Etude scientifique

Trois ans après l'introduction d'une formation supplémentaire pendant la période de stage pour tous les conducteurs novices du permis auto (cat. B) et moto (cat. A1), le Ministère des Transports a conduit une étude sur, d'une part, les effets du cours sur les conducteurs novices et, d'autre part, l'appréciation des participants sur les cours dispensés au Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg.

Entre l'ouverture en 1996 et le 31 décembre 1999, 16.812 personnes ont participé au cours de conduite obligatoire pour autos et motos à Colmar-Berg.

Cette étude a été réalisée sur la base de 3 sources différentes:

1. une enquête effectuée par l'ILReS, Market Research entre mi-mai et octobre 1999 au Ministère des Transports au moment où les conducteurs novices venaient retirer leur permis de conduire (1499 réponses disponibles),
2. l'analyse des accidents mortels faite par le Ministère des Transports entre 1993 et 1999 (420 accidents mortels entre 1993 et 1999),
3. les questionnaires remplis par les participants le jour-même de la formation en 1998 et 1999 (7.795 réponses).

L'analyse a été effectuée par l'ILReS Market Research, l'Institut de Psychologie de l'Université de Turku en Finlande, le Ministère des Transports du Grand-Duché de Luxembourg et le Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg.

1.3.1.2.1. Etude ILReS - Description de la population interrogée

A la fin de la période de stage de deux ans, chaque conducteur novice a été invité à compléter un questionnaire au moment où il venait retirer son permis de conduire au Ministère des Transports. L'enquête a duré de mi-mai à fin octobre 1999. A la fin de l'enquête, 1499 réponses étaient disponibles pour l'analyse et portant sur des titulaires de permis des catégories A et B (tableau 1.1.).

ILReS - QUESTIONNAIRES (N=1499)

| CATEGORIES | Cat.A | % | Cat.B | % |
|--------------------------------------|-------|------|-------|------|
| Hommes | 638 | 48,3 | 149 | 83,7 |
| Femmes | 683 | 51,7 | 29 | 16,3 |
| Conduite accompagnée (cat. B) | / | / | 74 | 5,6 |
| Permis de conduire militaires | 12 | 0,9 | 9 | 5,0 |

Tableau 1.1. catégories visées

(N = 1321)

| Année de naissance | Interviews | % | Hommes % | Femmes% |
|--------------------|------------|------|----------|---------|
| 1979 | 661 | 50,0 | 56 | 44 |
| 1978 | 307 | 23,2 | 24 | 23 |
| 1975-1977 | 153 | 11,6 | 12 | 15 |
| 1970-1974 | 112 | 8,5 | 3 | 9 |
| Avant 1970 | 86 | 6,5 | 4 | 9 |

Tableau 1.2. année de naissance (catégorie B)

Le tableau 1.2. indique que 50% de tous les permis de conduire de catégorie B ont été délivrés à des jeunes à l'âge de 18 ans. 80% des hommes reçoivent leur permis de conduire provisoire avant leur 20ème anniversaire. Pour les femmes, ce taux n'est que de 67%, ce qui est principalement dû au taux élevé d'immigration (33,5%) au Luxembourg. En général, les hommes ont déjà un permis de conduire au moment de l'immigration tandis que les femmes passent leur permis après leur immigration quand elles sont plus âgées.

Seules 4,5% des personnes interrogées ont changé d'auto-école pendant leur formation.

64% des personnes interrogées possèdent leur propre voiture et plus de 96% ont une voiture à leur disposition la plupart du temps.

Seulement 5,6% des conducteurs novices ont profité de la possibilité d'apprentissage par la conduite accompagnée dès l'âge de 17 ans.

Les femmes ont eu recours à la conduite accompagnée à près de 20% de plus que les hommes. Certains jeunes (et surtout des hommes) sont réticents à accepter l'aide de leurs parents pour se préparer à l'examen de conduire et préfèrent attendre quelques mois de plus pour commencer l'apprentissage. D'un autre côté, les parents qui ont pris le temps de pratiquer la conduite accompagnée avec leurs enfants sont ceux qui sont persuadés de l'utilité d'une période d'apprentissage par la pratique prolongée.

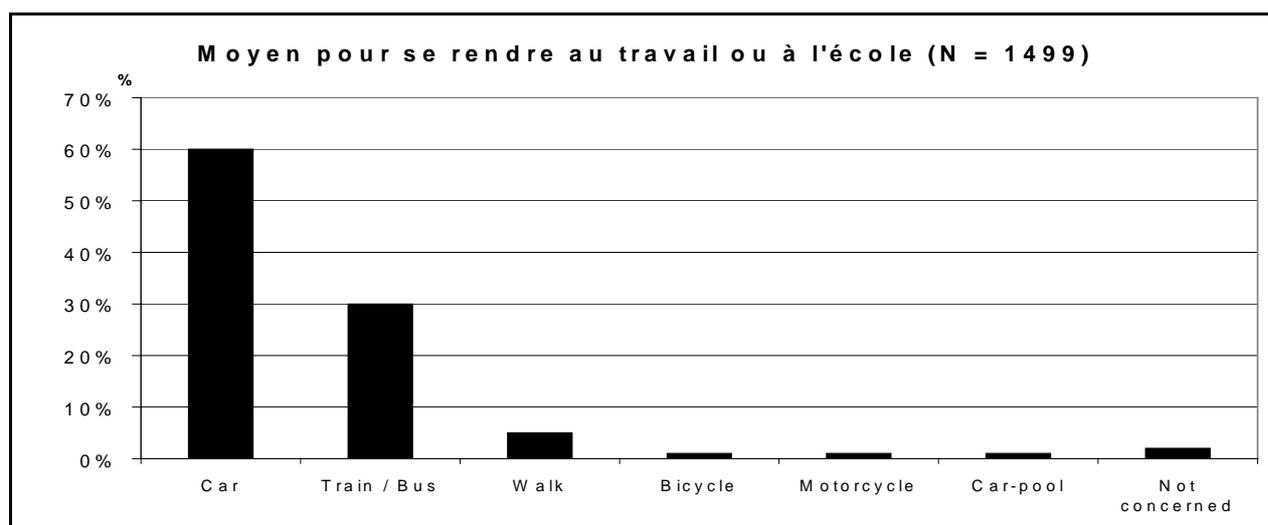


tableau 1.4.

60% des personnes interrogées se rendent au travail ou à l'école en voiture, 30% en bus ou train, 6,5% y vont à pied et les autres, tels que les ménagères ou ceux qui travaillent à la maison, ne sont pas concernés. Le graphique ci-dessus indique également que le co-voiturage n'est pas courant au Luxembourg.

Au moment de l'interview, 26% des voitures utilisées par les conducteurs novices étaient équipées de système de freinage ABS, et 85% des interviewés ont affirmé que leur prochaine voiture serait équipée d'ABS.

90% des conducteurs ont prétendu conduire avec des pneus neige pendant l'hiver.

1.3.1.2.2. Evaluation de la formation à Colmar-Berg

- Evaluation de la formation à Colmar-Berg par les conducteurs novices

Tant les hommes que les femmes jugeaient le cours en général, la partie pratique et l'instructeur entre "bien" et "très bien" (tableau 2.1. et graphique 2.1.1.). La partie théorique du stage était considérée de manière légèrement moins satisfaisante et le prix était le seul point relativement négatif. Aucune différence statistique n'a pu être relevée entre les hommes et les femmes.

(N = 1499)

| <i>Aspect</i> | <i>Hommes</i> | <i>Femmes</i> |
|----------------------|---------------|---------------|
| Intérêt | 1,71 | 1,74 |
| Rapport qualité-prix | 3,88 | 3,77 |
| Partie théorique | 2,26 | 2,32 |
| Partie pratique | 1,60 | 1,63 |
| Instructeur | 1,49 | 1,54 |

Tableau 2.1.

Evaluation de la formation à Colmar-Berg (ILReS)

(1=très bien, 2=bien, 3=relativement bien, 4=relativement négatif, 5=négatif, 6=très négatif)

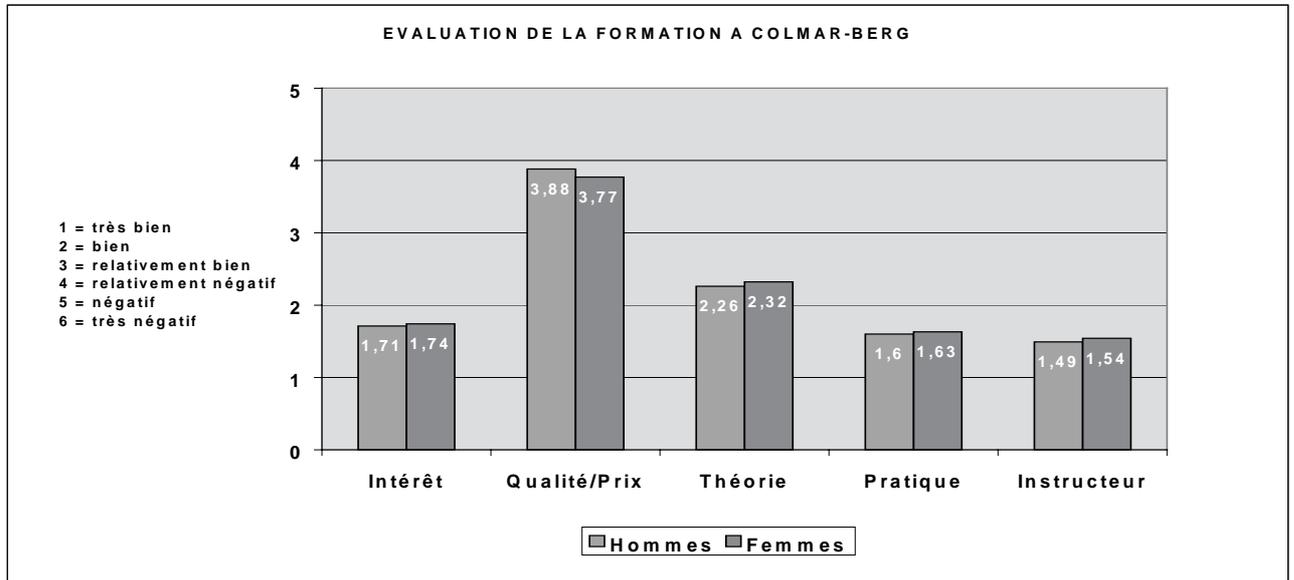


tableau 2.2.

Près de 60% des conducteurs expriment le désir de répéter le cours ou de participer à un cours complémentaire. Plusieurs conducteurs, 37% des hommes et 26% des femmes reconnaissent avoir rencontré une situation dans laquelle les connaissances acquises à Colmar-Berg leur ont été utiles

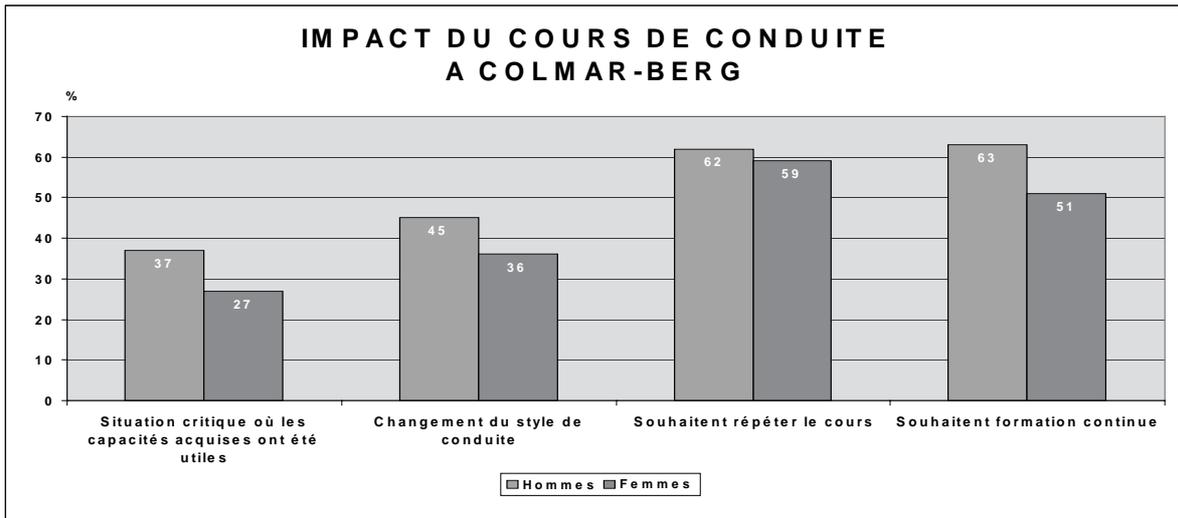


tableau 2.3.

Ce résultat a confirmé les opinions émises lors du sondage réalisé le jour-même du stage.

- L'importance des messages de la formation vue par les stagiaires

L'importance de certains messages fondamentaux transmis durant le cours était jugée "important" à "très important" (tableau 2.4.). Les conductrices considéraient les messages sur une conduite plus lente et la prise de conscience des dangers avec beaucoup plus d'intérêt que les conducteurs. Ces deux messages expliquent l'importance de l'anticipation des dangers de la circulation et il semble qu'ils ont été mieux compris par les femmes que par les hommes.

| Message | Hommes | Femmes |
|---|--------|-------------|
| Double vitesse = distance de freinage quadruple | 1,48 | 1,47 |
| Toujours débrayer pendant un freinage d'urgence | 1,74 | 1,76 |
| Il est toujours préférable de conduire un petit peu plus lentement, car personne n'est capable de prévoir et de maîtriser toutes les situations de la circulation | 1,65 | 1,52 |
| Etre conscient des dangers de la route | 1,48 | 1,37 |
| De bons pneus sont très importants, spécialement en hiver et sur routes mouillées | 1,23 | 1,23 |

Tableau 2.4.

Evaluation de l'importance des messages fondamentaux de la formation à Colmar-Berg (1=très important, 2=important, 3=relativement important, 4=relativement peu important, 5=peu important, 6=pas important)

- Evaluation des conducteurs par eux-mêmes

Les conducteurs ont dû d'abord classer par ordre d'importance 8 critères qu'ils considèrent importants pour être un bon conducteur (tableau 2.3.1.). Les femmes ont estimé la connaissance théorique des règles ainsi que l'observation de celles-ci comme plus importantes que les hommes. La faculté de conduire à une vitesse appropriée était aussi considérée avec plus d'intérêt par les femmes. De l'autre côté, les conducteurs estiment essentiel de se sentir à l'aise au volant même si la vitesse dépasse 130 km/h. Les critères relatifs aux aptitudes à maîtriser un véhicule dans toutes

les situations sont jugés comme aussi importants que l'habileté d'anticiper sur les dangers. Il faut souligner que "avoir des réactions rapides" est perçu comme plus vital pour être un bon conducteur que la connaissance et le respect des règles aussi bien par les femmes que par les hommes.

| <i>Critères</i> | <i>Hommes</i> | <i>Femmes</i> |
|--|---------------|---------------|
| Bonnes connaissances du code de la route et des règles | 2,02 | 1,84 |
| Respect strict de ces règles | 2,28 | 2,00 |
| Capacité à prévoir des situations dangereuses | 1,28 | 1,32 |
| Adaptation de sa vitesse à la situation | 1,41 | 1,34 |
| Contrôle complet du véhicule dans des situations critiques | 1,37 | 1,39 |
| Se sentir à l'aise à des vitesses excédant les 130 km/h | 2,81 | 2,99 |
| Etre capable de conduire sous influence d'alcool | 4,57 | 4,55 |
| Avoir des réactions rapides | 1,23 | 1,21 |

Tableau 2.5.

Evaluation des conducteurs et conductrices sur l'importance des différents critères pour être un bon conducteur

(1=très important, 2=important, 3=relativement important, 4=relativement peu important, 5=peu important, 6=pas important)

Le critère "avoir des réactions rapides" était considéré comme plus important par les conducteurs qui ont eu un accident (moyenne 1,17 par rapport à 1,27) comparés à ceux qui n'ont pas eu d'accident. Aucune différence n'a été détectée sur ce point parmi le groupe des femmes.

Les hommes s'évaluent eux-mêmes mieux du point de vue de la maîtrise des situations critiques et inconnues que les femmes. Par contre, ces dernières s'accordent de meilleures notes sur la courtoisie au volant et la connaissance des règles (tableau 2.6.).

| <i>Critères</i> | <i>Hommes</i> | <i>Femmes</i> |
|--|---------------|---------------|
| Connaissances théoriques du code de la route et des règles | 2,33 | 2,27 |
| Conduite appropriée en cas de situation dangereuse | 2,16 | 2,42 |
| Capacité à estimer des situations dangereuses | 1,96 | 2,16 |
| Conduite à travers des villes étrangères | 2,74 | 3,06 |
| Courtoisie envers les piétons et vélocyclistes | 1,92 | 1,82 |
| Conduite sur routes glissantes | 2,59 | 2,79 |
| Respect des règles de la circulation | 2,21 | 1,96 |
| Contrôle d'une voiture en dérapage | 2,56 | 2,97 |
| Prévoir la situation de la circulation | 2,14 | 2,34 |
| Réactions rapides | 1,85 | 2,05 |
| Conduite rapide en cas de nécessité | 2,55 | 2,62 |
| Conduite dans l'obscurité | 2,06 | 2,25 |

Tableau 2.6.

Evaluation des conducteurs et conductrices sur leur propre aptitude à la conduite

(1=très important, 2=important, 3=relativement important, 4=relativement peu important, 5=peu important, 6=pas important)

Les conducteurs masculins qui ont eu un accident durant la période de stage considèrent leur "courtoisie à l'égard des piétons et cyclistes" comme moins bonne que ceux qui n'ont pas eu d'accidents (moyenne 2,02 par rapport à 1,88). La capacité de "conduite dans l'obscurité" est

estimée meilleure par les conducteurs qui ont déjà eu un accident (1,96 par rapport à 2,11). L'unique différence décelée entre les groupes de femmes avec ou sans accident était la capacité à "observer les règles de la circulation". Ce critère était plus mauvais pour les femmes qui avaient eu un accident (moyenne 2,10 par rapport à 1,93).

- Analyse des accidents

Si, pour l'évaluation des cours par les stagiaires et pour l'appréciation de leurs capacités de conduite, on ne trouve pas de grandes divergences entre les différents sondages (ILReS et Centre de Formation pour Conducteurs), ceci n'est pas le cas quand on analyse les données sur les accidents commis pendant la période de stage. En comparant les données enregistrées à Colmar-Berg pendant le cours et celles enregistrées au Ministère des Transports, il semble évident que près de la moitié des accidents avant le cours ont été "oubliés" par les conducteurs novices interrogés pendant l'enquête de l'ILReS.

Les chiffres des 6 premiers mois qui suivent l'obtention du permis pendant lesquels aucun conducteur novice n'a pu suivre le cours (tableau 2.4.) soulignent cette dernière constatation.

Accidents durant les 6 premiers mois après le permis et avant le stage

| | Données Colmar-Berg | | Données ILReS | |
|-----------|---------------------|--------|---------------|--------|
| Hommes | 3872 | | 638 | |
| Accidents | 912 | 23.6 % | 75 | 11.8 % |
| Femmes | 3923 | | 683 | |
| Accidents | 534 | 13.6% | 44 | 6.4 % |

Tableau 2.7.

Etant donné qu'il s'agit physiquement de la même population qui a rempli le questionnaire à Colmar-Berg et au Ministère des Transports, il est difficile de comprendre d'où provient cette différence non négligeable (du simple au double).

Les raisons possibles de ces omissions peuvent être :

- quelques-uns ont oublié certains accidents ou le moment de l'accident,
- ils ne désirent pas mentionner trop d'accidents au bureau où ils doivent recevoir le même jour leur permis de conduire,
- le fait de devoir remplir 2 pages supplémentaires par accident dans le questionnaire de 94 questions les a dissuadé,
- ils n'ont mentionné que l'accident le plus important ou le plus récent.

Il est évident que pendant le cours à Colmar-Berg, ils savaient que le questionnaire était anonyme et que pendant l'interview au Ministère des Transports, ils étaient amenés à devoir admettre des accidents en face d'un intervieweur qui connaissait leur permis de conduire et leur nom.

Le tableau 2.8. compare l'historique des conducteurs novices sans cours pendant 18 mois (données Colmar-Berg : 2163 personnes) et ceux qui ont participé au cours entre le 6ème et le 18ème mois (données ILReS : 1321 personnes).

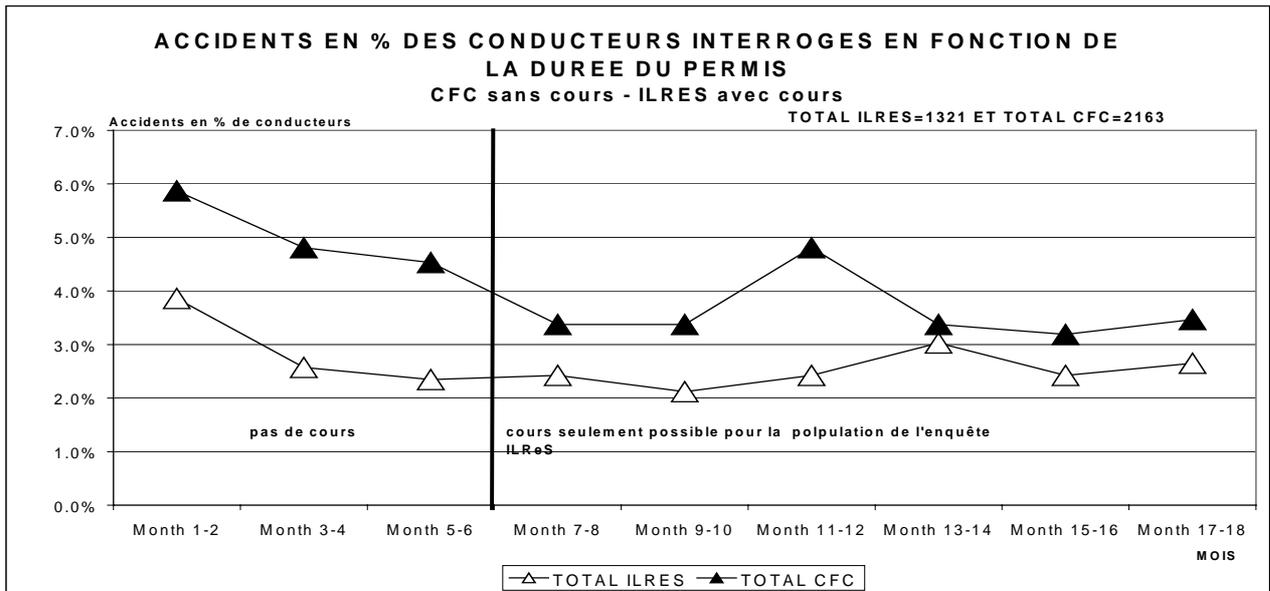


tableau 2.8.

Le graphique montre qu'une grande partie des accidents se produisent dans les deux premiers mois suivant l'obtention du permis. Presque 6% de tous les conducteurs ont eu un accident pendant les deux premiers mois. Ce taux descend à un niveau d'à peu près 3% pour augmenter de nouveau à presque 5% après une période d'un an (source CFC).

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce phénomène assez complexe :

1. Les accidents pendant les deux premiers mois sont causés par des chauffeurs qui maîtrisent déjà la technique de conduire mais sous-estiment les lois de la physique et sur-estiment leurs capacités, et prennent des risques excessifs pendant la période de stage (la majorité des accidents mortels pendant le stage se produisent avant le cours à Colmar-Berg) (voir aussi tableau 4.3.).
2. Les conducteurs sont trop inexpérimentés ou manquent d'assurance de sorte qu'ils produisent des accidents, le plus souvent sans trop de gravité. Ces mêmes personnes ne roulent pas beaucoup au début et le kilométrage augmente avec le temps et l'expérience. Ils sont donc impliqués dans des accidents un peu plus tard.

La courbe des accidents avoués lors du sondage ILReS indique une évolution similaire indépendamment de la participation au cours à Colmar-Berg donc un accroissement après le 12ème et le 14ème mois.

Il est dommage que l'évolution du kilométrage de conduite n'ait pas été enregistrée pendant les deux ans car les chiffres suivants semblent établir que le risque d'avoir un accident augmente avec le kilométrage parcouru. Si la moyenne de tous les conducteurs se situe autour de 1100 km par mois, le groupe sans accidents roule moins que la moyenne et le kilométrage le plus élevé est enregistré pour le groupe de conducteurs avec accidents après ou avant et après le cours (tableau 2.9.).

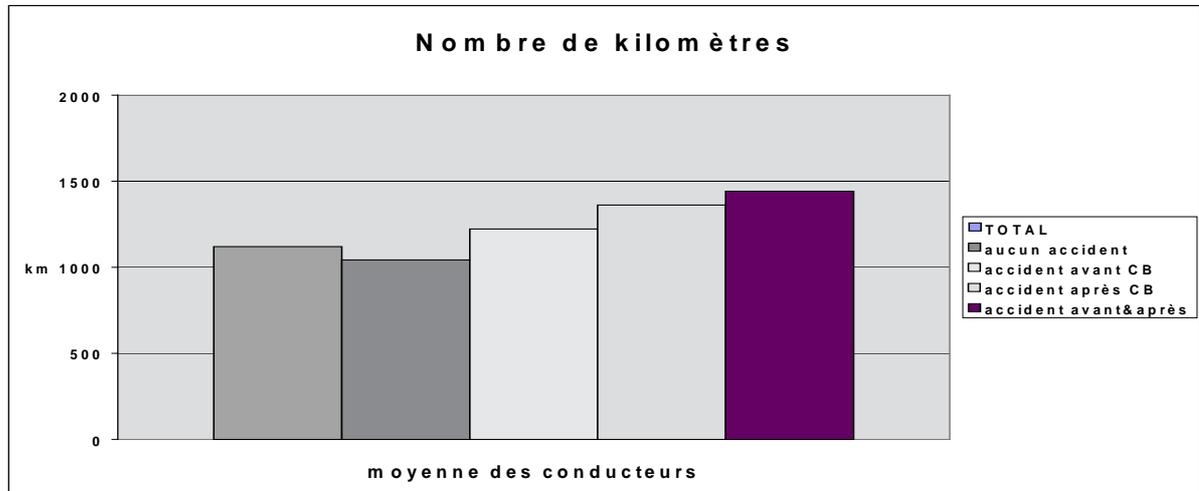


tableau 2.9.

Ce phénomène pourrait s'expliquer par une légère augmentation de confiance liée à un kilométrage accru après le cours faisant que les conducteurs qui se sentent à l'aise au volant roulent plus.

Les hommes roulent à peu près 44% de plus de kilomètres que les femmes, la moyenne pour les hommes se situant à 1300 km/mois et pour les femmes à 900 km/mois.

- Accidents avant et après Colmar-Berg (évaluation de l'Université de Turku)

Tant la nature des données que l'absence de groupe contrôle, rend difficile de comparer une comparaison des accidents avant et après Colmar-Berg.

Le plus grand inconvénient en relation avec ces données tient cependant au fait que la période prise en considération était plus longue avant le cours qu'après.

Parmi les 787 conducteurs masculins, 163 (20,7%) ont eu au moins un accident avant Colmar-Berg (tableau 2.5.1.). De même, 96 (13,5%) femmes ont eu au moins un accident avant le cours. Les hommes ont été confrontés à l'accident en moyenne 7,4 mois après le permis et les femmes 7,6 mois après.

De la même manière, 118 (15%) hommes ont eu un accident après Colmar-Berg comparé à 80 (11,2%) femmes. L'accident a eu lieu en moyenne 6,4 mois après le cours pour les hommes et 5,7 mois pour les femmes.

La diminution avant/après était significative pour les hommes avec une diminution de 33,4% mais non pour les femmes bien que la baisse fût de 17%.

| | Hommes | Femmes |
|---------------------|-------------|------------|
| Accidents avant C-B | 163 (20,7%) | 96 (13,5%) |
| Accidents après C-B | 118 (15,0%) | 80 (11,2%) |

Tableau 3.2.

Nombre de conducteurs (autos et motos) avec au moins un accident avant ou après Colmar-Berg (N=1499)

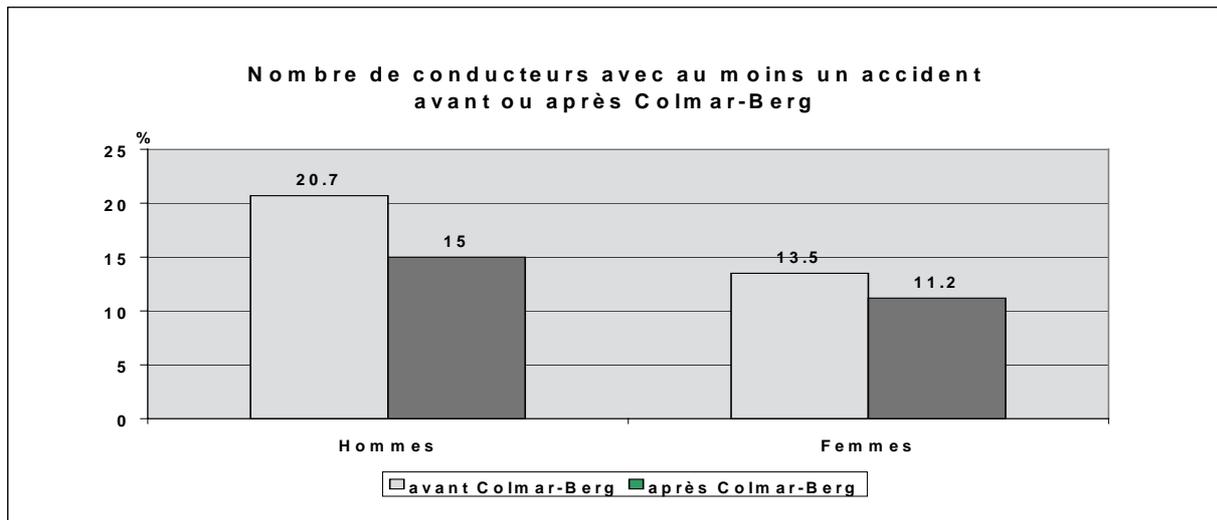


tableau 3.2.

Ainsi que l'indiquent les tableaux 3.1. et 3.2., la diminution des accidents pour les conducteurs masculins était de 27,5% (de 20,7% "avant" à 15% "après").

Une diminution similaire apparaît pour les accidents avec perte de contrôle du véhicule. Les conducteurs ont plus d'accidents suite à la perte de contrôle du véhicule que les conductrices avant Colmar-Berg. La proportion de ces accidents ne diffère plus entre les sexes après Colmar-Berg. La diminution de ces accidents avant/après est notable pour les hommes mais non pour les femmes.

| | Hommes (N=787) | Femmes (N=712) |
|-----------|----------------|----------------|
| Avant C-B | 94 (11,9%) | 31 (4,4%) |
| Après C-B | 53 (6,7%) | 27 (3,8%) |

Tableau 3.3.

Distribution d'accidents dûs à une perte de contrôle avant et après Colmar-Berg (N=1499)

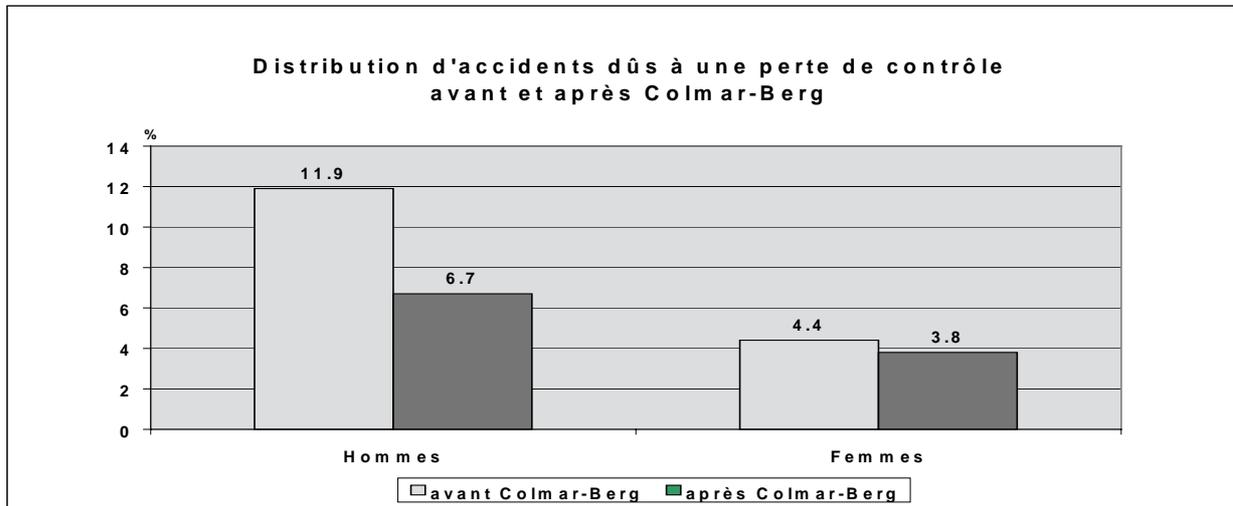


tableau 3.4.

Par expérience pendant le cours, il est connu qu'un pourcentage important de femmes n'ont pas conduit du tout ou alors très peu avant le cours et ne commencent seulement à conduire plus qu'après le cours. Ceci peut constituer une explication supplémentaire des accidents après le cours pour les femmes.

1.3.1.2.3. Conclusions

Le cours de Colmar-Berg a été évalué de manière très positive par les "stagiaires" excepté pour son rapport qualité-prix. La partie pratique a été plus appréciée que la partie théorique. Les aspects techniques du cours semblent avoir particulièrement attiré les hommes. Les hommes et les femmes évaluent de manière très positive les instructeurs et près de 60% des conducteurs expriment le désir de répéter le cours ou de participer à un cours complémentaire.

L'évaluation des conducteurs sur leur propre habileté à la conduite correspond aux résultats d'autres études similaires. L'habileté à maîtriser un véhicule, entre autres, a été jugée plus importante par les hommes que par les femmes. Autant d'hommes que de femmes considèrent que leur habileté de conduite est assez bonne.

Les conducteurs comptent plus sur leur véhicule et leur habileté de maîtrise de la technique dans des situations critiques alors que les conductrices évaluent mieux leur faculté de conduite en sécurité. Celles-ci semblent également plus apprécier que les hommes les messages concernant l'importance de l'anticipation des dangers enseignés lors de la formation. L'habileté "d'avoir des réactions rapides" était considérée comme très importante à la fois par les hommes et les femmes

après le cours de Colmar-Berg et, en fait comme plus importante que la connaissance et le respect des règles.

Les hommes déclarent moins d'accidents avec des dommages matériels graves après la formation à Colmar-Berg. En général, un tiers des conducteurs reconnaissent que les connaissances acquises au cours leur ont été utiles dans une situation qu'ils ont déjà rencontrée.

Pendant la période de stage de deux ans, 17,2% (sur 1321 personnes) des conducteurs ont admis avoir eu au moins un accident avant le cours et 13,8% au moins un après le cours. 44% des conducteurs ont eu un accident par suite à la perte de contrôle du véhicule conduit (source ILReS). Ces accidents ont eu lieu principalement durant le mois qui suit l'obtention du permis. Après une stabilisation, ce chiffre recommence à augmenter à un niveau élevé après 12 mois. Ceci contredit l'affirmation que le nombre d'accidents tend à diminuer en fonction du temps écoulé. Ce phénomène pourrait bien être le résultat d'une conduite plus intensive et plus régulière après un certain laps de temps qui suit le permis. Cette affirmation ne peut pas être démontrée étant donné que le changement d'habitudes de conduite ou de kilomètres parcourus sur une période de deux ans n'ont pas été enregistrés.

1.3.2. 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 titulaires 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.

Un nouveau système, qui a l'avantage de rendre plus efficace 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.

Au cours de l'année écoulée le service a établi 84 nouveaux permis A.D.R. (Autorisation pour le transport de matières Dangereuses par Route) et procédé au renouvellement de 62 permis venus à échéance après une durée maximale de 5 ans.

1.3.3. 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 légaux précités tiennent par ailleurs déjà compte des éléments de la directive 2000/18/CE du 17 avril 2000 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.

Au cours de l'an 2000, 3 cycles de formation ont été organisés par la Chambre de Commerce. Parmi les 54 candidats qui se sont présentés aux trois sessions d'examen 42 ont réussi aux épreuves.

1.4. L' immatriculation, le contrôle technique et les homologations des véhicules routiers

1.4.1. 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:

| <i>(situation au 31 décembre)</i> | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| voiture particulière | 202.040 | 205.237 | 209.116 | 211.903 |
| voiture commerciale | 35.771 | 42.118 | 48.716 | 55.586 |
| véhicule utilitaire | 6.319 | 6.053 | 5.851 | 5.599 |
| autobus / autocar | 944 | 915 | 984 | 1.051 |
| camionnette | 12.645 | 13.468 | 14.457 | 15.391 |
| camion | 4.379 | 4.565 | 4.787 | 5.048 |
| tracteur routier | 2.354 | 2.763 | 3.319 | 4.228 |
| véhicule spécial | 1.813 | 1.879 | 1.952 | 1.993 |
| tracteur agricole | 13.356 | 13.628 | 13.916 | 14.149 |
| machine agricole | 1.133 | 1.203 | 1.280 | 1.337 |
| autre véhicule automoteur | 5.186 | 5.258 | 5.321 | 5.434 |
| cyclomoteur / quadricycle léger | 20.377 | 20.641 | 20.943 | 21.286 |
| motocycle | 9.297 | 9.947 | 10.819 | 11.488 |
| tricycle | 0 | 0 | 7 | 16 |
| quadricycle léger | 0 | 0 | 5 | 11 |
| quadricycle | 0 | 0 | 8 | 18 |
| remorque (pour marchandises) | 12.926 | 13.586 | 14.184 | 14.808 |
| semi-remorque | 2.342 | 2.499 | 2.677 | 3.046 |
| autre remorque | 3.946 | 3.957 | 3.981 | 3.949 |
| Total | 334.828 | 347.747 | 362.318 | 376.341 |

Depuis des années, le Luxembourg assiste à une croissance continue du parc national des véhicules routiers qui a évolué comme suit:

| | |
|------|-------|
| 1997 | 3,1 % |
| 1998 | 3,8 % |
| 1999 | 4,2 % |
| 2000 | 3,9 % |

Alors qu'on croyait depuis quelques années déjà avoir atteint une certaine saturation le parc automobile national a encore une fois progressé en 2000, en affichant au 31 décembre 2000 une croissance de 3,9 % par rapport au 31 décembre 1999. 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. Par ailleurs, à ce rythme le parc risquera de doubler endéans moins de 25 ans !!!

1.4.2. 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 2000 à 106.721 opérations, contre 103.585 opérations en 1999 et 95.840 opérations en 1998.

A l'image de ce qui est constaté pour le contrôle technique, la progression de 3,0 % résulte essentiellement de la hausse du nombre de véhicules nouvellement immatriculés (+ 4,1 %).

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

a) quant à la répartition suivant le site:

| | 1998 | | 1999 | | 2000 | |
|---------------------|--------|--------|---------|--------|---------|--------|
| Centre (Sandweiler) | 56.352 | 58,8 % | 62.672 | 60,6 % | 66.314 | 62,1 % |
| Sud (Esch) | 30.286 | 31,6 % | 31.760 | 30,6 % | 31.344 | 29,4 % |
| Nord (Wilwerwiltz) | 9.202 | 9,6 % | 9.153 | 8,8 % | 9.063 | 8,5 % |
| Total | 95.840 | | 103.585 | | 106.721 | |

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

| | 1998 | | 1999 | | 2000 | |
|--------------------------------|--------|--------|---------|--------|---------|--------|
| Nouvelles immatriculations | 43.034 | 44,9 % | 48.793 | 47,1 % | 50.583 | 47,4 % |
| Changement de propriétaire | 41.912 | 43,7 % | 43.594 | 42,1 % | 44.793 | 42,0 % |
| Importations (véh. d'occasion) | 10.894 | 11,4 % | 11.198 | 10,8 % | 11.345 | 10,6 % |
| Total | 95.840 | | 103.585 | | 106.721 | |

Nonobstant la hausse de 3,0% du nombre des opérations d'immatriculation de base en 2000, il est réconfortant de constater que la qualité du service au client n'a pourtant pas souffert de cette hausse de la charge globale de travail.

Vu que les limites de la capacité en ressources humaines avaient été atteintes en 1999, l'effectif personnel a été renforcé dès le début de l'année 2000 par deux employés, aux fins de pouvoir maîtriser d'une manière satisfaisante le flux des opérations notamment à la suite du festival automobile et à l'introduction de l'ouverture continue de la station "Centre".

Alors que les hausses successives du nombre des opérations d'immatriculation et de contrôle technique au cours des cinq dernières années auraient risqué, à court terme, d'amener le système informatisé LUVIS ("*Luxembourg Vehicle Information System*") aux limites de ses capacités, 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 de cette étude, le renouvellement en question a été décidé et les travaux afférents ont démarré vers la fin de l'année 1999 pour se terminer très prochainement. La migration du système informatisé actuel vers le nouveau système et vers une nouvelle technologie est prévue pour le week-end du 28/29 avril de l'année en cours.

Les prédicts travaux de renouvellement ont également été mis à profit pour revoir 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 2001 de mieux exploiter les potentialités du système LUVIS au profit de ses utilisateurs aussi bien internes (SNCT, CIE, administrations publiques, etc.) qu'externes (milieu professionnel automobile, assurances, etc.) notamment ce qui concerne les applications multiples du réseau INTERNET. Une demande d'offres pour la réalisation d'un site commun SNCT/SNCH a été lancée tout récemment. L'attribution des travaux afférents se fera au cours du mois de mai, de sorte que le site sera opérationnel avant la fin de l'année 2001.

Tous les changements ainsi opérés sur le système LUVIS et sur ses programmes informatiques vont certainement contribuer à faciliter davantage le travail des opérateurs et à améliorer voire à 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.

Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg

Évolutions 2000 / 1999 et 1999 / 1998

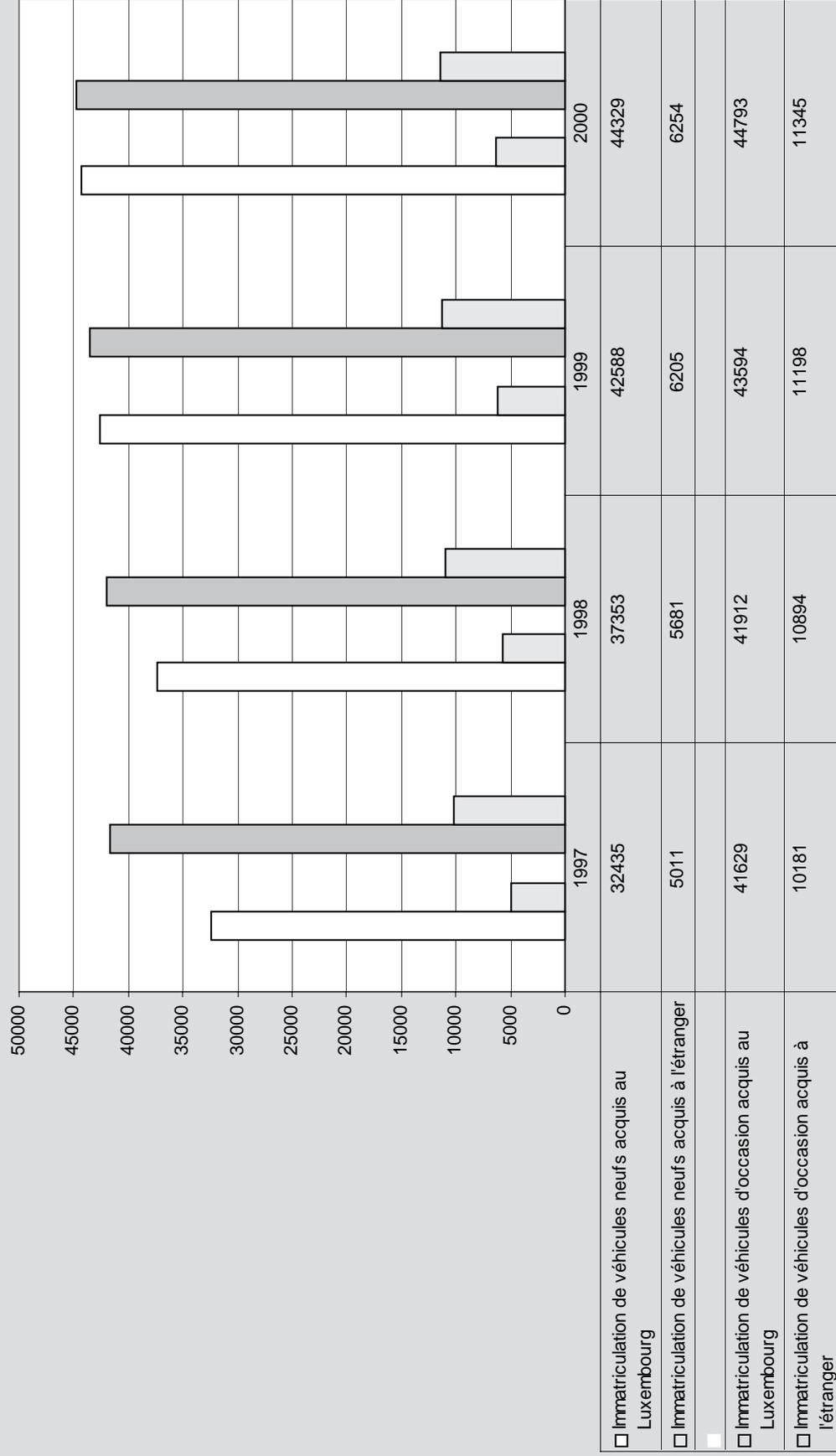
| CATEGORIE | VEHICULES NEUFS | | | | VEHICULES D'OCCASION | | | |
|--|----------------------|---------------|----------------|---------------|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| | ventes au Luxembourg | | importations | | ventes au Luxembourg | | importations | |
| | 2000 / 1999 | 1999 / 1998 | 2000 / 1999 | 1999 / 1998 | 2000 / 1999 | 1999 / 1998 | 2000 / 1999 | 1999 / 1998 |
| 05 Voiture particulière | 0,41% | 12,52% | -2,37% | 8,22% | 1,41% | 2,00% | -1,48% | 2,46% |
| 06 Voiture commerciale | 12,33% | 15,58% | 8,66% | 2,91% | 11,34% | 12,97% | 4,57% | 3,04% |
| 07 Véhicule utilitaire | -18,47% | 19,03% | -33,33% | 32,69% | -4,38% | -4,07% | 5,30% | -11,41% |
| Sous-Total | 3,54% | 13,44% | 0,22% | 6,99% | 2,76% | 3,35% | -0,27% | 2,33% |
| 09 Autobus - Autocar | -14,49% | 30,19% | 28,57% | -9,26% | 66,67% | -29,41% | 21,74% | 64,29% |
| 11 Camionnette | 3,30% | 27,13% | -22,50% | -27,54% | 9,27% | 11,11% | -9,98% | 4,86% |
| 12 Camion | 5,26% | 28,27% | -1,80% | 79,57% | -7,40% | 27,62% | 17,26% | -14,07% |
| 21 Tracteur routier | 65,48% | 16,10% | 25,55% | 1,93% | 0,00% | 8,03% | 7,83% | 32,61% |
| 29 Véhicule spécial | 23,58% | 39,77% | 14,81% | 22,73% | 15,87% | -9,35% | 8,79% | 8,33% |
| 31 Tracteur agricole | -4,80% | -9,13% | -18,75% | -11,11% | -2,04% | 12,03% | 18,18% | -1,79% |
| 32 Machine agricole | -30,61% | 32,43% | 25,00% | 100,00% | 16,13% | 6,90% | 12,50% | -38,46% |
| 39 Autre véhicule automoteur | -5,20% | 94,11% | -4,92% | 52,50% | 32,50% | 6,19% | -3,08% | 0,00% |
| Sous-Total | 7,35% | 23,93% | 5,76% | 3,58% | 6,34% | 11,05% | 4,92% | 9,29% |
| <i>Sous-Total (indicateur "D" de STATEC)</i> | <i>3,88%</i> | <i>14,30%</i> | <i>1,18%</i> | <i>6,39%</i> | <i>3,01%</i> | <i>3,86%</i> | <i>0,47%</i> | <i>3,26%</i> |
| 01 Cyclomoteur | 14,29% | 23,81% | -17,39% | 4,65% | -0,74% | 0,75% | 11,36% | -4,35% |
| 02 Motocycle | 5,06% | 7,91% | -15,38% | 43,72% | 1,43% | 1,45% | 15,41% | 2,57% |
| 51 Tricycle | 0,00% | 0,00% | -75,00% | 0,00% | 200,00% | 0,00% | 700,00% | 0,00% |
| 52 Quadricycle | 233,33% | 0,00% | -75,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| 53 Quadricycle léger | 0,00% | 0,00% | -75,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| Sous-Total | 8,38% | 12,16% | -17,73% | 41,56% | 1,16% | 1,32% | 17,23% | 2,20% |
| 41 Remorque (marchandises) | 0,00% | 4,83% | -0,24% | 28,83% | -9,43% | 18,83% | 27,94% | -33,33% |
| 42 Semi-remorque | 0,00% | -42,00% | 20,37% | 10,20% | -3,47% | 37,14% | 9,29% | 22,81% |
| 59 Autre remorque | 0,00% | 23,30% | -13,59% | -1,90% | 18,40% | -1,21% | -10,84% | 9,21% |
| Sous-Total | 7,24% | 4,28% | 6,02% | 16,83% | -4,23% | 17,27% | 11,70% | -8,88% |
| TOTAL | 4,09% | 14,01% | 0,79% | 9,22% | 2,75% | 4,01% | 1,31% | 2,79% |

** Droits d'auteur: SNET (Société Nationale de Contrôle Technique) s.à.r.l. **
 ** Toute reproduction sans l'autorisation de l'auteur est strictement interdite. **

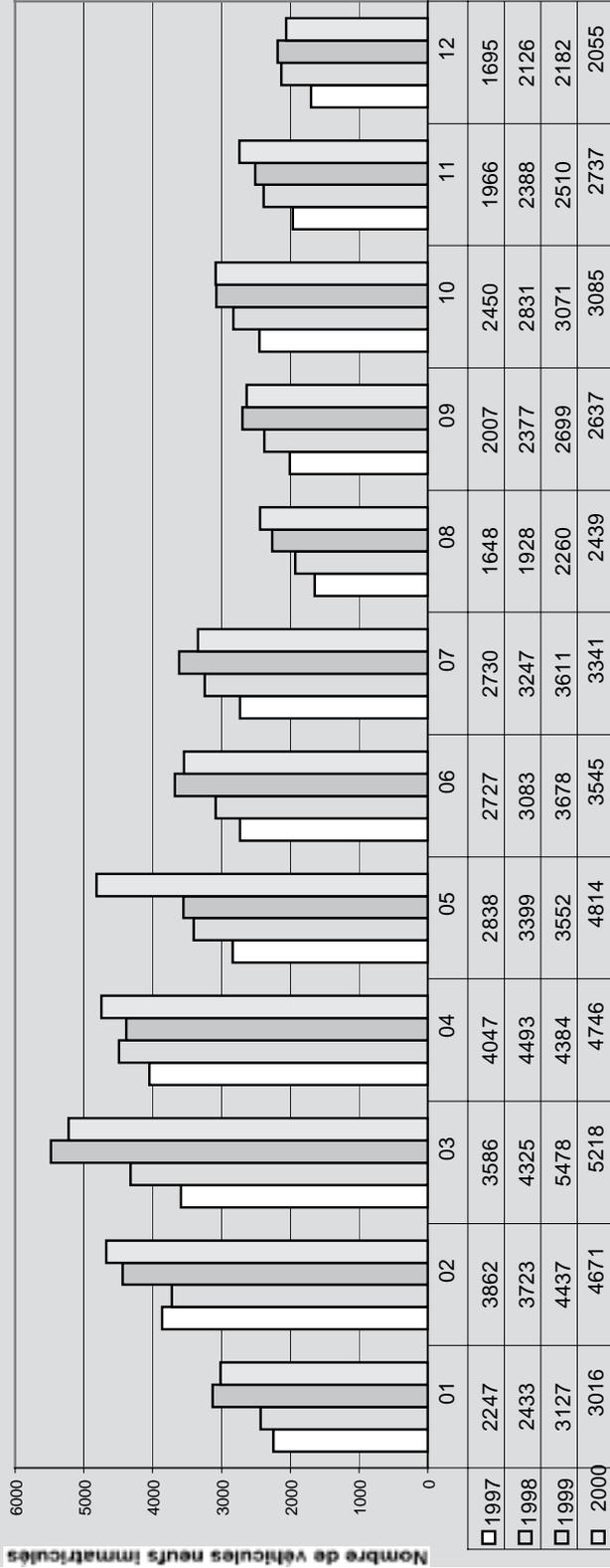
Evolution du nombre de véhicules immatriculés

(toutes catégories de véhicules acquis au Luxembourg et acquis à l'étranger)

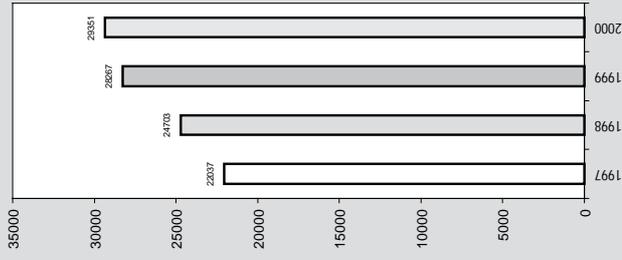
Etat comparatif 1997 - 2000



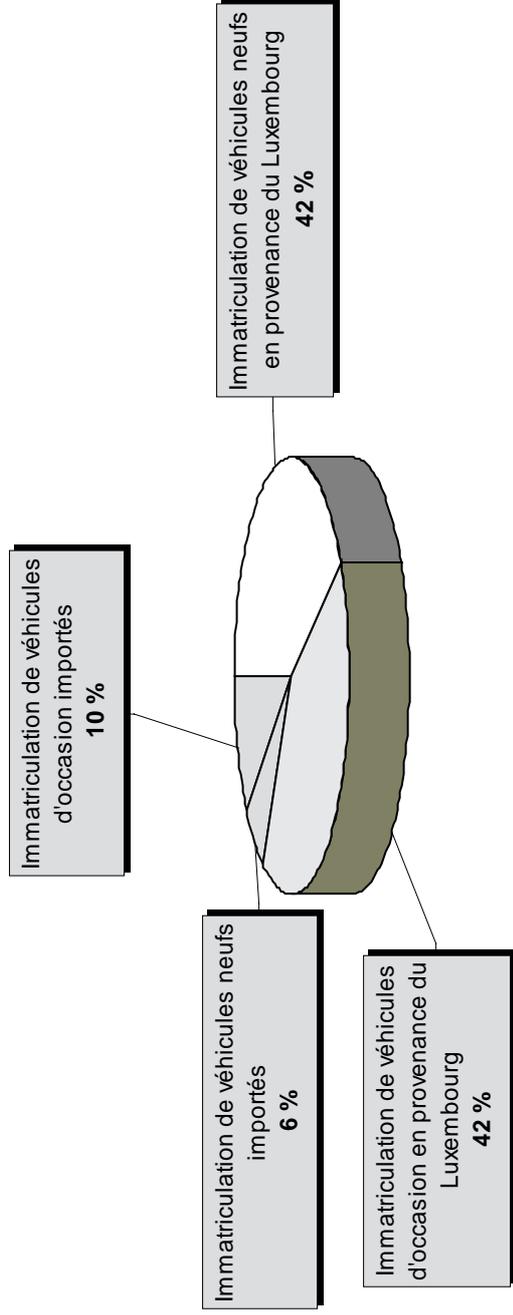
Immatriculation de véhicules neufs (voitures particulières, voitures commerciales, véhicules utilitaires) Etat comparatif 1997 - 2000



Total cumulé 2000 (voitures particulières, voitures commerciales, véhicules utilitaires)

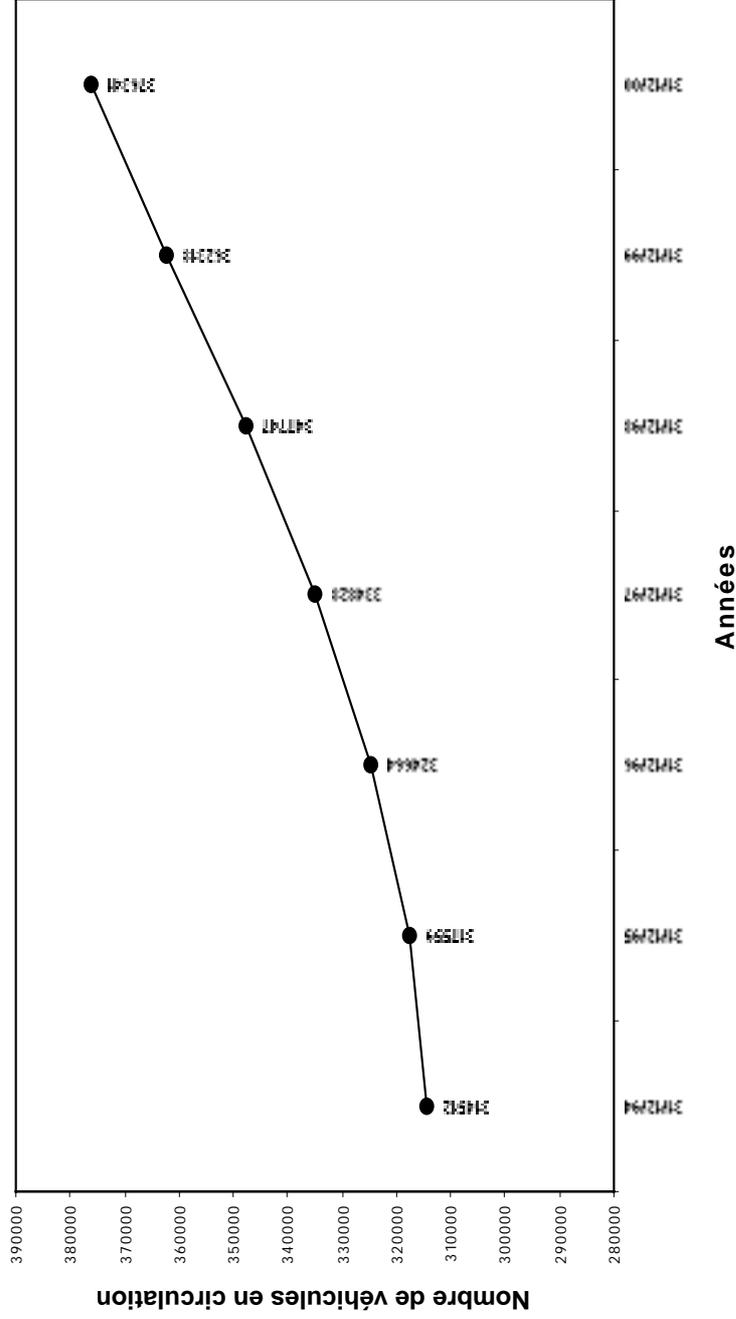


2000 Répartition des immatriculations



- Immatriculation de véhicules neufs en provenance du Luxembourg
- Immatriculation de véhicules d'occasion en provenance du Luxembourg
- Immatriculation de véhicules neufs importés
- Immatriculation de véhicules d'occasion importés

Total des véhicules en circulation (toutes catégories) 01.01.1995 - 31.12.2000



** Droits d'auteur: SNCT (Société Nationale de Contrôle Technique s.à r.l. ** | ** Toute reproduction sans l'autorisation de l'auteur est strictement interdite. **

1.4.3. Le contrôle technique

Le nombre total des contrôles techniques "toutes catégories" s'élevait en 2000 à 338.841 contrôles, dont 38.733 contrôles complémentaires, contre 329.199 contrôles en 1999, dont 41.576 contrôles complémentaires.

Face à une régression en 2000 du nombre des contrôles complémentaires, et notamment du nombre de véhicules rejetés, de l'ordre de 6,8 %, il y a eu une progression du nombre des contrôles primaires de 4,3 %, cette hausse étant la conséquence de la croissance toujours considérable, bien que nettement plus réduite qu'en 1998 et 1999, du nombre de véhicules nouvellement immatriculés (+ 4,1 %).

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

a) quant à la répartition suivant le département:

| | 1998 | | 1999 | | 2000 | |
|---|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|
| Centre (Sandweiler) | 165.757 | 52,4 % | 180.551 | 54,8 % | 182.779 | 53,9 % |
| Sud (Esch) | 112.812 | 35,6 % | 110.047 | 33,5 % | 109.789 | 32,4 % |
| Nord (Wilwerwiltz) | 33.475 | 10,6 % | 33.085 | 10,0 % | 32.892 | 9,7 % |
| Contrôle à domicile (véhicules légers) | 0 | 0 % | 0 | 0 % | 7.405 | 2,2 % |
| Contrôle à domicile (véhicules lourds) | 4.313 | 1,4 % | 5.516 | 1,7 % | 5.976 | 1,8 % |
| Total | 316.357 | | 329.199 | | 338.841 | |

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

| | 1998 | | 1999 | | 2000 | |
|--------------------------------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|
| Nouvelles immatriculations | 42.558 | 13,4 % | 48.755 | 14,9 % | 51.451 | 15,2 % |
| Changement de propriétaire | 48.028 | 15,2 % | 49.500 | 15,0 % | 51.075 | 15,1 % |
| Importations (véh. d'occasion) | 13.195 | 4,2 % | 13.716 | 4,2 % | 14.109 | 4,2 % |
| Contrôles périodiques | 212.576 | 67,2 % | 217.228 | 65,9 % | 222.206 | 65,5 % |
| Total | 316.357 | | 329.199 | | 338.841 | |

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

| | 1998 | 1999 | 2000 |
|--------------------------------|--------|--------|--------|
| Nouvelles immatriculations | 4,1 % | 3,8 % | 3,6 % |
| Changement de propriétaire | 19,1 % | 17,7 % | 18,2 % |
| Importations (véh. d'occasion) | 25,8 % | 25,0 % | 27,6 % |
| Contrôles périodiques | 17,3 % | 15,8 % | 13,3 % |
| Total | 15,9 % | 14,5 % | 12,9 % |

Le taux de rejet continue à décroître progressivement pour les contrôles périodiques, alors qu'il reste plus ou moins constant au cours des années pour les autres types de contrôles. La raison de la prédite décroissance est due à un rajeunissement progressif du parc national des véhicules routiers et, par conséquent, à un état d'entretien de plus en plus meilleur de ces véhicules.

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

| Élément | Véhicules légers | Véhicules lourds |
|---------------------------|------------------|------------------|
| Système de freinage | 26 % | 35 % |
| Éclairage / Signalisation | 11 % | 16 % |
| Direction / Suspension | 13 % | 12 % |
| Pneumatiques / Jantes | 24 % | 17 % |
| Châssis / Carrosserie | 10 % | 5 % |
| Moteur (émissions, bruit) | 12 % | 5 % |
| Tachygraphe | ./. | 6 % |
| Autres | 4 % | 4 % |

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

Le taux de fréquentation et 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:

| | 1998 véhicules | | 1999 véhicules | | 2000 véhicules | |
|----------------------------|-------------------|--------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| | légers | lourds | légers | lourds | légers | lourds |
| Centre (Sandweiler) | 38,6 | 11,9 | 37,5 | 12,9 | 34,9 | 13,1 |
| Sud (Esch) | 34,1 | 12,5 | 34,2 | 14,5 | 35,5 | 13,1 |
| Nord (Wilwerwiltz) | 41,3 | 7,2 | 41,7 | 6,9 | 39,1 | 7,5 |
| Contrôle à domicile | | 8,0 | | 8,9 | | 9,1 |
| Total | 37,2 | 10,9 | 36,8 | 11,8 | 36,1 | 11,7 |

Alors qu'une situation idéale consisterait en des taux de fréquentation plus ou moins identiques des trois centres de contrôle exploités, 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 leurs 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'État 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 et une commande "clé sur porte" a été lancée au mois de septembre 1999. Les travaux d'extension sont actuellement en cours et devront être terminés vers le début du mois d'octobre 2001.

Le contrôle technique à domicile a été étendu, à partir du 1^{er} janvier 2000, également 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 au nom d'un autre propriétaire. Il devra en résulter à court terme une réduction de la congestion actuelle aux trois stations de contrôle.

L'ouverture continue de la station "Centre" pendant 10 heures d'affilé par jour depuis le 1^{er} juillet 2000 a fait diminuer d'une façon notable les délais d'attente à ladite station. On peut dès lors s'attendre à un effet tout autant bénéfique aux stations "Sud" et "Nord" du moment de l'introduction à ces stations, à partir du 1^{er} novembre 2001, d'un horaire de travail continu à l'image de celui mis en oeuvre à la station "Centre".

***** IMMATRICULATIONS / CONTRÔLE TECHNIQUE ***** 2000

| CATEGORIE de véhicule | Premières immatriculations | | | | Occasions | | | | Importations | | | | Contrôles périodiques | | | | TOTAL | |
|----------------------------------|----------------------------|--------------|------------|---------------|--------------|-------------|---------------|--------------|--------------|----------------|---------------|-------------|-----------------------|---------------|----------------|---------------|---------|--|
| | présentés | rejetés | % rej. | présentés | rejetés | % rej. | présentés | rejetés | % rej. | présentés | rejetés | % rej. | présentés | rejetés | % rej. | présentés | rejetés | |
| | 01 | 454 | ----- | ---- | 534 | ----- | ---- | 49 | ----- | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | ---- | 1.037 | ---- | |
| 02 | 1.258 | 58 | 4,6 | 1.617 | 87 | 5,4 | 321 | 50 | 15,6 | 6.116 | 217 | 3,5 | 9.312 | 412 | 9.312 | 412 | | |
| 51 | 12 | 2 | 16,7 | 7 | 2 | 28,6 | 10 | 5 | 50,0 | 4 | 0 | 0,0 | 33 | 9 | 33 | 9 | | |
| 05 | 29.032 | 687 | 2,4 | 31.586 | 5.935 | 18,8 | 7.115 | 1.944 | 27,3 | 115.179 | 15.279 | 13,3 | 182.912 | 23.845 | 182.912 | 23.845 | | |
| 06 | 12.945 | 350 | 2,7 | 6.121 | 753 | 12,3 | 1.744 | 342 | 19,6 | 20.394 | 2.498 | 12,2 | 41.204 | 3.943 | 41.204 | 3.943 | | |
| 07 | 413 | 25 | 6,1 | 667 | 182 | 27,3 | 134 | 56 | 41,8 | 4.824 | 798 | 16,5 | 6.038 | 1.061 | 6.038 | 1.061 | | |
| 09 | 131 | 23 | 17,6 | 36 | 9 | 25,0 | 31 | 15 | 48,4 | 1.971 | 301 | 15,3 | 2.169 | 348 | 2.169 | 348 | | |
| 11 | 2.504 | 134 | 5,4 | 1.628 | 467 | 28,7 | 371 | 137 | 36,9 | 11.938 | 2.127 | 17,8 | 16.441 | 2.865 | 16.441 | 2.865 | | |
| 12 | 481 | 94 | 19,5 | 304 | 133 | 43,8 | 272 | 157 | 57,7 | 8.994 | 1.832 | 20,4 | 10.051 | 2.216 | 10.051 | 2.216 | | |
| 21 | 975 | 124 | 12,7 | 152 | 55 | 36,2 | 595 | 164 | 27,6 | 6.558 | 1.032 | 15,7 | 8.280 | 1.375 | 8.280 | 1.375 | | |
| 29 | 217 | 22 | 10,1 | 142 | 32 | 22,5 | 63 | 28 | 44,4 | 1.577 | 174 | 11,0 | 1.999 | 256 | 1.999 | 256 | | |
| 31 | 231 | ----- | ---- | 529 | ----- | ---- | 130 | ----- | ---- | ----- | ----- | ---- | 890 | ---- | 890 | ---- | | |
| 32 | 73 | ----- | ---- | 36 | ----- | ---- | 9 | ----- | ---- | ----- | ----- | ---- | 118 | ---- | 118 | ---- | | |
| 39 | 18 | 11 | 61,1 | 17 | 3 | 17,6 | 20 | 15 | 75,0 | 249 | 52 | 20,9 | 304 | 81 | 304 | 81 | | |
| | 205 | ----- | ---- | 142 | ----- | ---- | 43 | ----- | ---- | ----- | ----- | ---- | 390 | ---- | 390 | ---- | | |
| | 633 | 56 | 8,8 | 397 | 47 | 11,8 | 24 | 7 | 29,2 | 6.886 | 265 | 3,8 | 7.940 | 375 | 7.940 | 375 | | |
| | 355 | 44 | 12,4 | 211 | 52 | 24,6 | 43 | 20 | 46,5 | 2.561 | 250 | 9,8 | 3.170 | 366 | 3.170 | 366 | | |
| | 145 | 33 | 22,8 | 37 | 26 | 70,3 | 103 | 39 | 37,9 | 2.242 | 312 | 13,9 | 2.527 | 410 | 2.527 | 410 | | |
| 42 | 451 | 95 | 21,1 | 133 | 48 | 36,1 | 154 | 55 | 35,7 | 5.330 | 824 | 15,5 | 6.068 | 1.022 | 6.068 | 1.022 | | |
| 59 | 108 | 15 | 13,9 | 166 | 23 | 13,9 | 56 | 19 | 33,9 | 1.330 | 92 | 6,9 | 1.660 | 149 | 1.660 | 149 | | |
| | 100 | ----- | ---- | 27 | ----- | ---- | 12 | ----- | ---- | ----- | ----- | ---- | 139 | ---- | 139 | ---- | | |
| Dossiers "Immatriculations" 2000 | 50.583 | | | 44.793 | | | 11.345 | | | | | | 106.721 | | 106.721 | | | |
| CONTRÔLES TECHNIQUES 2000 | 49.678 | 1.773 | 3,6 | 43.221 | 7.854 | 18,2 | 11.056 | 3.053 | 27,6 | 196.153 | 26.053 | 13,3 | 300.108 | 38.733 | 300.108 | 38.733 | | |
| CONTRÔLES TECHNIQUES 1999 | 46.972 | 1.783 | 3,8 | 42.073 | 7.427 | 17,7 | 10.969 | 2.7470 | 25,0 | 187.609 | 29.619 | 15,8 | 287.623 | 41.576 | 287.623 | 41.576 | | |
| Variation absolue 1999-2000 | 2.706 | -10 | | 1.148 | 427 | | 87 | 306 | | 8.544 | -3.566 | | 12.485 | -2.843 | 12.485 | -2.843 | | |
| Variation relative 1999-2000 | 5,8% | | | 2,7% | | | 0,8% | | | 4,6% | | | 4,3% | | 4,3% | | | |

1.4.4. Divers

Tout en respectant sa politique traditionnelle, les responsables de la SNCT ont maintenu également en 2000 leur dialogue avec les organismes et groupements professionnels directement concernés par les activités de la société: 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.

Suite à une enquête effectuée en 1999 sur le degré de satisfaction des visiteurs des stations de contrôle, la SNCT a relevé le défi pour améliorer à brève échéance la qualité du service et l'accueil du client. A cet effet, une formation du personnel a démarré en 2000 qui sera poursuivi et évalué pendant l'année en cours avec l'objectif avoué de porter le taux de satisfaction de la clientèle à un taux approchant les 85 %.

1.4.5. Les Homologations automobiles

Avec un total de 4.893 certificats délivrés, l'année 2000 fut marquée par une progression de l'ordre de 12,8 % par rapport au nombre total des réceptions établies au cours de l'exercice 1999. L'année 2000 se clôture avec un des meilleurs résultats réalisés depuis l'établissement de la première réception automobile luxembourgeoise en 1982.

54 % des certificats établis se rapportaient à des homologations initiales, 37 % à des extensions et 9 % à des pages révisées d'homologations délivrées antérieurement.

Le nombre des constructeurs qui ont fait confiance aux prestations luxembourgeoises a augmenté sensiblement de 171 en 1999 à 231 en 2000.

Parmi ces constructeurs figurent toutes les marques renommées de la construction mondiale. 60 % des titres furent délivrés à des constructeurs européennes, 30 % à des constructeurs d'Extrême-Orient et 10 % à des constructeurs américains.

Quant aux perspectives 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 uniformes pour les véhicules à roues et non en dernier lieu l'adhésion de la Communauté Européenne à l'Accord 1958 révisé et à l'Accord 1998 vont être à l'origine d'une stagnation du marché d'homologation à partir de l'an 2001.

Par règlements grand-ducaux du 21 février 2000, 25 août 2000 et 24 novembre 2000, 29 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.

Enfin, avec effet au 31 décembre 2000 la Société Nationale de Contrôle Technique - Homologation a changé d'objet sociale et de nom pour se nommer désormais Société Nationale de Certification et d'Homologation et pour assumer aussi les activités reprises de l'asbl SEE-Certification rattachée jusqu'ici au Service de l'Energie de l'Etat.

1.5. Le travail législatif et consultatif en matière de circulation routière

1.5.1. Le travail législatif et réglementaire

1.5.1.1. Modifications de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Projet de modification de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (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 permis à points se présente 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.

A la base du concept tient le souci d'améliorer la progressivité des sanctions de façon simple et compréhensible et de mieux sanctionner les conducteurs commettant des infractions réitérées, sans surcharger l'appareil judiciaire ni bouleverser l'architecture actuelle du système répressif.

Le projet de loi dont les travaux préparatoires ont débutés sous l'égide du Gouvernement précédent est fondé pour l'essentiel sur le modèle français qui se base sur la loi modifiée du 10 juillet 1989 introduisant le permis à points dans la législation routière française.

Avant la finalisation du projet de loi le Ministre des transports a tenu à procéder à une large consultation des milieux socioprofessionnels intéressés par le dossier sur base d'un questionnaire diffusé en début 2000.

Il a été tenu compte du résultat de cette consultation dans la mesure du possible avant de saisir le conseil de gouvernement du projet en question. En date du 22 septembre 2000 celui-ci a marqué son accord avec le projet de loi.

Le projet a été transmis en date du 29 septembre 2000 au Conseil d'Etat et aux différentes chambres professionnelles pour avis.

Par un arrêté grand-ducal du 5 octobre 2000 le Ministre des transports a été autorisé à déposer le projet de loi à la Chambre des Députés.

Projet de modification de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (délict de grande vitesse)

La vitesse constitue un aspect particulièrement important des lois physiques qui s'appliquent en matière de circulation routière. Elle peut, selon les circonstances, favoriser, déclencher ou aggraver l'accident.

Les données sur les accidents de la circulation relevés au Luxembourg confirment le constat que la majorité des accidents graves et que plus de la moitié des accidents mortels, sont dus à un excès de vitesse ou à une vitesse inappropriée. Si la vitesse n'est pas à l'origine de l'accident, elle n'en est pas moins fréquemment responsable des conséquences fatales par l'effet de la multiplication des forces agissant sur le véhicule.

L'introduction du délict de grande vitesse dans le droit luxembourgeois de la circulation routière complètera efficacement l'arsenal des mesures prises et à prendre contre la vitesse excessive.

S'inspirant d'une innovation française, l'approche luxembourgeoise est plus nuancée que la solution française en ce que l'écart retenu selon la formule "+20 km/h + 20%" pour établir le seuil d'application du délict par rapport au plafond réglementaire de la vitesse autorisée garantit une meilleure proportionnalité, l'écart étant plus important pour des limites réglementaires plus élevées.

| Situation (pour une voiture particulière) | Plafond réglementaire de la vitesse | " + 20 km " | " + 20 % " | Seuil d'applicabilité du délict |
|--|--|-------------|------------|---------------------------------------|
| en zone résidentielle ou en zone piétonne | 20 km/h | = 40 km/h | + 8 km/h | > 48 km/h |
| zone à 30 km/h | 30 km/h | = 50 km/h | + 10 km/h | > 60 km/h |
| agglomération | 50 km/h | = 70 km/h | + 14 km/h | > 84 km/h |
| zone de transition campagne / agglomération | 70 km/h | = 90 km/h | + 18 km/h | >108 km/h |
| voirie normale en rase campagne | 90 km/h | = 110 km/h | + 22 km/h | >132 km/h |
| autoroute | 120 km/h | = 140 km/h | + 28 km/h | >168 km/h |

La constitution en délict des grands excès de vitesse garantit, tout comme en France, une juste relation entre le comportement fautif et la peine à appliquer. La progressivité des sanctions prendra le pas sur l'évidence de la violation de la règle de droit. Le nouveau délict s'ajoute comme troisième niveau de sanction à côté de la contravention simple de l'excès de vitesse inférieur à 15 km/h en agglomération, 20 km/h en rase campagne ou 25 km/h sur autoroute et de la contravention grave de l'excès de vitesse supérieur à ces niveaux de référence.

La procédure d'adoption de ce projet de loi a été engagée ensemble avec le projet de loi relative à l'instauration du permis à points.

1.5.1.2. *Modifications du Code de la route*

Règlement grand-ducal du 18 mars 2000 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Le règlement grand-ducal du 18 mars 2000, dont un premier volet est entré en vigueur le 1er mai 2000 et un deuxième volet concernant la mise hors circulation temporaire de véhicules soumis à l'immatriculation est entré en vigueur le 1er septembre 2000 a modifié le Code de la Route à différents égards. Les amendements en question poursuivent les objectifs suivants:

- Les définitions

L'article 2 du Code de la Route a trait aux définitions des notions communément utilisées en matière de législation routière. Ces définitions sont reprises ou du moins s'inspirent en majeure partie de celles employées couramment dans le droit international de la circulation et de la signalisation routières, en particulier dans la Convention sur la Circulation Routière ou dans la Convention sur la Signalisation Routière, toutes les deux signées à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvées par la loi du 27 mai 1975, ainsi que dans les directives communautaires édictées dans le cadre de la politique commune des transports et de l'harmonisation des législations des Etats membres en matière de réception automobile (marché intérieur). Par ailleurs, d'autres lois et règlements luxembourgeois relatifs à des matières voisines de la circulation routière ont de plus en plus tendance à reprendre les mêmes définitions pour leurs propres besoins, de sorte qu'il y a un intérêt évident à veiller à la concordance de la signification et de la portée des notions employées de part et d'autre toutes les fois que des textes légaux ou réglementaires autres que le Code de la Route ne s'en tiennent pas uniquement à faire référence à celui-ci.

L'article 2 en question est complété par trois nouvelles définitions, à savoir celle du trottoir, de la bande de stationnement et de la route pour véhicules automoteurs.

- Les amendements concernant les poids et dimensions

- L'alignement des règles nationales aux dispositions relatives aux poids et dimensions de la directive 70/156/CEE

Tant pour ce qui est de la largeur des véhicules routiers (article 3 du Code de la Route) que de leur longueur (article 4) et de leur hauteur (article 6) les critères de détermination ont été fixés antérieurement à l'entrée en vigueur de la directive 70/156/CEE qui a entre-temps subi plusieurs modifications e.a. quant aux dimensions des véhicules.

- Amendement des dispositions de la longueur des trains routiers

Il a été précisé (l'article 4) que la distance minimale prescrite entre l'essieu arrière du véhicule tracteur et l'essieu avant de la remorque ne s'applique conformément à la directive 96/53/CE qu'aux seuls trains routiers dont le véhicule tracteur a une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg.

- Refonte des dispositions relatives aux masses de véhicules

Sous l'effet des directives 76/114/CEE et 96/53/CE, l'article 12 du Code de la Route a subi plusieurs modifications importantes. Aussi une refonte rédactionnelle intégrale de cet article s'est avérée nécessaire.

- La mise à jour des dispositions techniques relatives aux deux-roues à moteur

En application des directives communautaires prévoyant l'harmonisation des législations des Etats membres en matière d'équipement des véhicules à moteur à deux ou à trois roues, les notions de "cyclomoteur" et de "quadricycle léger" ainsi que de "tri- et quadricycle" ont remplacé dans le Code de la Route les termes anciens "cycles à moteur auxiliaire" et "motocoupés". Parallèlement le règlement grand-ducal du 10 février 1999 a adapté aux exigences communautaires les règles nationales sur l'équipement de ces catégories de véhicules.

L'application des nouvelles dispositions avait fait apparaître certaines insuffisances qui ont été redressée par le règlement grand-ducal du 18 mars 2000.

- La mise hors circulation temporaires de véhicules soumis à l'immatriculation

Tant les propriétaires de deux roues à moteur, de voitures décapotables ou de véhicules de loisirs (caravanes, camping-car) que les entrepreneurs de transport entretenant un parc de véhicules relativement important ont l'habitude, les premiers pendant la mauvaise saison, les autres en cas de conjoncture moins soutenue, de retirer temporairement de la circulation les véhicules qu'ils n'utilisent pas.

Les assureurs ainsi que l'Administration des Douanes et Accises, compétente pour la perception de la taxe sur les véhicules automoteurs, sont d'accord pour restituer la part de la prime ou de la taxe payée au prorata de la durée pendant laquelle le véhicule a été immobilisé. Par contre, cette mise hors circulation temporaire reste à l'heure actuelle sans incidence sur la périodicité légale du contrôle technique.

Afin de combler cette lacune le règlement grand-ducal du 18 mars 2000 a arrêté, d'une part, à l'article 95 des critères formels pour procéder à une mise hors circulation temporaire (dépôt de la carte grise auprès de l'organisme de contrôle technique), et a spécifié, d'autre part, à l'article 59 qu'en cas de mise hors circulation temporaire d'un véhicule la validité du certificat établi lors de l'inspection automobile effectuée au

moment de la remise en circulation est calculée non pas à partir de l'échéance de l'ancien certificat, mais à partir de la présentation effective du véhicule au contrôle technique, à condition que l'ancien certificat fût encore valable au moment de la mise hors circulation temporaire du véhicule.

- Les changements en matière de délivrance et de validité du permis de conduire
 - Le redressement d'erreurs intervenues lors de la transposition de la directive 91/439/CEE

Au moment de la transposition de la directive 91/439/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire la validité de la nouvelle catégorie B+E introduite par le règlement grand-ducal du 29 mai 1992 a été limitée, contrairement aux stipulations de la directive, aux ensembles de véhicules composés d'un véhicule tracteur correspondant à la catégorie B et d'une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur. Ce critère de limitation a été supprimé par le règlement grand-ducal du 18 mars 2000 permettant d'aligner le Code de la Route luxembourgeois aux dispositions communautaires.

- La révision de conditions d'accès à certaines catégories du permis de conduire

En vue de l'obtention du permis de conduire de la sous-catégorie A1, il a été proposé de ramener le nombre minimal de leçons pratiques à 10 dans l'hypothèse où le candidat détient déjà la sous-catégorie A3 (cyclomoteur). De même la durée minimale de l'apprentissage théorique a été ramenée à 6 leçons d'une heure pour les candidats à la sous-catégorie A1 du permis de conduire s'ils sont déjà titulaires de la sous-catégorie A3, ainsi que pour les candidats à la catégorie A, s'ils sont déjà titulaires des sous-catégories A3 ou A1.

Dans le but d'obtenir un permis de conduire de la sous-catégorie C1 il a par ailleurs été proposé de ramener le nombre minimal de leçons pratiques à 6, la qualification nécessaire pour obtenir le permis de conduire correspondant restant par ailleurs sanctionnée par l'épreuve pratique actuelle dont les critères ne changeront pas.

Enfin, en vue d'améliorer le taux de réussite aux épreuves pratiques du permis de conduire de la catégorie B+E n'exigeant auparavant qu'un apprentissage pratique de 2 leçons, la durée de l'apprentissage a été doublée en portant le nombre minimal de leçons de 2 à 4.

- La mise à jour du cadre réglementaire de la conduite accompagnée

Conçue comme “auto-formation” complémentaire à l’apprentissage en auto-école l’avantage principal de la conduite accompagnée consiste pour le candidat à acquérir, sous la surveillance d’un proche, une expérience pratique complémentaire bénéfique pour maîtriser convenablement le véhicule conduit dans l’environnement sans cesse changeant de la circulation routière. Le rôle de l’accompagnateur consiste dès lors davantage à surveiller et à conseiller le candidat qu’à lui enseigner l’art de conduire, mission qui doit continuer à appartenir aux seuls professionnels de l’apprentissage en auto-école. Il a paru dès lors justifié d’autoriser deux parents à se partager la tâche de l’accompagnateur.

- L’adaptation de certaines règles relatives à la circulation routière proprement dite

- L’utilisation des parties de la voie publique réservées à une catégorie déterminée d’usagers

Afin que l’avantage de la voie réservée aux véhicules des transports en commun puisse jouer en toute circonstance a été transformée en faculté l’obligation d’emprunter cette voie.

- La largeur libre minimale à respecter sur les trottoirs

L’article 105 du Code de la Route impose dorénavant un passage libre d’au moins 1 m sur les trottoirs.

La lettre b) du troisième alinéa de l’article 139 du Code de la Route interdit de conduire une machine automotrice d’une masse maximale autorisée de plus de 12 t à plus de 40 km/h, si sa masse par essieu dépasse 11,5 t. Cette interdiction s’applique désormais aussi aux véhicules spéciaux de mêmes caractéristiques.

Par ailleurs, la limitation spéciale de vitesse à 90 km/h sur les autoroutes et à 75 km/h sur les autres routes qui selon la lettre c) du même alinéa trois de l’article 139 s’applique aux conducteurs stagiaires avant leur passage au Centre de formation pour conducteurs à Colmar-Berg, a été étendue aux candidats-conducteurs circulant sous le régime de la conduite accompagnée.

- Les règles relatives à la gestion du trafic autoroutier et à la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs.

Les amendements regroupés sous le présent paragraphe concernent les règles de circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules ainsi que les dispositions relatives à la gestion et au contrôle du trafic.

- Les amendements concernant les règles de circulation sur les autoroutes

Au paragraphe 1. de l'article 156 le principe de l'interdiction d'accès des véhicules agricoles sur l'autoroute est renforcé et les véhicules spéciaux sont assimilés aux machines automotrices pour ce qui est des autorisations ministérielles spéciales d'emprunter une autoroute. Par ailleurs, il convient pour des raisons de maintenance et de régulation du trafic d'étendre la prérogative d'accéder aux autoroutes, réservée jusqu'à présent aux seules machines, à l'ensemble des véhicules de génie civil ou à usage public spécial si leur mission exige cette présence.

Dans son avis du 4 mai 1998 sur la sécurité de la circulation sur autoroute, la Commission de circulation de l'Etat avait insisté sur les prémisses à créer, tant pour pouvoir porter rapidement secours à des blessés ou pour pouvoir endiguer les conséquences environnementales que pour régler le trafic à la hauteur du lieu de l'incident en vue de rétablir au plus vite la fluidité de la circulation.

Dans cet ordre d'idées, il convient d'une part d'excepter les véhicules du service urgent et les véhicules utilisés pour signaler l'approche d'un bouchon ou d'un autre encombrement de l'interdiction de faire demi-tour ou marche arrière sur une autoroute. D'autre part, il est donné suite aux recommandations de la Commission de circulation de l'Etat en créant l'obligation réglementaire pour les automobilistes de ménager entre les deux files à l'arrêt dans un bouchon autoroutier un couloir médian susceptible d'être emprunté par les véhicules de secours. Sur les tronçons autoroutiers comportant des chaussées à trois voies de circulation ce couloir devra être maintenu ouvert entre la deuxième et la troisième voie à compter du bord extérieur de la chaussée.

- La création d'une base réglementaire pour gérer et contrôler le trafic autoroutier dans le cadre du projet CITA

Par la loi du 26 mai 1998 qui a modifié et complété une nouvelle fois celle du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes le Gouvernement a été autorisé à mettre en place le projet CITA (Contrôle et Information du Trafic sur les Autoroutes) qui comprend les éléments suivants:

- détection des conditions de circulation:
 - relevé des conditions météorologiques et de l'état de la chaussée;
 - recensement de la circulation par comptage automatique: la détection du trafic se fera essentiellement à l'aide des techniques de traitement des images vidéo, qui à côté de la détermination des débits, des vitesses et du taux d'occupation, permettra en outre de détecter des ralentissements et des incidents;
- information des usagers de la route par panneaux à message variables et site Internet;
- construction d'un dispatching central au Centre d'intervention des autoroutes à Bertrange;

- échanges de données à la norme DATEX.

Les buts recherchés sont les suivants:

- accroissement de la capacité d'évacuation en période de grande affluence par différents moyens d'action:
 - limitation de la vitesse de circulation;
 - interdiction de dépassement pour poids lourds;
 - circulation obligatoire en files;
- augmentation de la sécurité de circulation:
 - avertissement des automobilistes en cas d'intensification ou de congestion de la circulation;
 - modulation de la vitesse maximum autorisée en fonction des conditions météorologiques;
 - signalisation des tunnels, des chantiers et des accidents avec possibilité de barrage d'une voie de circulation;
 - extension à moyen terme possible du système en vue de la fermeture totale des entrées aux autoroutes en cas d'incident grave ou pour cause de verglas généralisé;
 - déviation du trafic sur des "itinéraires BIS";
 - gain en rapidité des interventions de secours.

Quant à l'aspect réglementaire de la question qui concerne plus particulièrement les signaux ayant un effet contraignant pour l'utilisateur, il y a lieu de créer une assise légale pour les injonctions réglementaires que la signalisation à message variable matérialisera. Ces dispositions fourniront le cadre réglementaire pour les règles de circulation essentiellement changeantes en fonction des conditions de temps et de trafic; elles devront être suffisamment souples pour permettre une régulation du trafic au mieux des conditions de sécurité et de fluidité de la circulation autoroutière.

- L'introduction d'un corps de règles spécifiques pour la circulation sur les routes pour véhicules automoteurs

En vue de garantir une sécurité optimale ainsi qu'une fluidité et un débit adéquats sur certaines parties du réseau routier conçues pour une évacuation rapide du trafic automobile, comme p.ex. les contournements de localités, les axes de liaison entre deux agglomérations, ..., cette infrastructure est réservée à la circulation automobile, même si elle ne revêt pas le caractère d'une autoroute.

L'accès de ce type de route sera limité aux véhicules et ensembles de véhicules pouvant réaliser une vitesse d'au moins 40 km/h, à l'exception des véhicules agricoles.

Hormis les véhicules d'intervention dont la présence est nécessaire pour exécuter des travaux ou pour assumer une mission de secours sur une route pour véhicules automoteurs, la circulation des machines automotrices et des véhicules spéciaux qui ne doivent pas excéder la vitesse de 40 km/h y est

interdite, sauf autorisation spéciale du ministre des Transports; il en est de même des ensembles de véhicules comportant une roulotte ou un véhicule forain traîné dont la vitesse de circulation est limitée à 25 km/h.

Enfin, les règles de circulation valables sur autoroute, telles que l'obligation de faciliter les manoeuvres d'insertion des véhicules qui y entrent, l'interdiction de faire marche arrière ou demi-tour ou de s'immobiliser sur la chaussée, sauf en cas de force majeure, ont été reprises de l'article 156 du Code de la Route.

- La reconnaissance du modèle communautaire du signe distinctif national

Le but du règlement (CE) N° 2411/98 est de permettre aux Etats membres de prévoir, dans une forme différente de l'approche luxembourgeoise, l'apparition de l'emblème communautaire dans la plaque d'immatriculation, complété par le sigle national figurant sur le signe distinctif précité. Les Etats membres ont la faculté d'autoriser cette forme de plaque minéralogique sur les véhicules qu'ils ont immatriculés, mais en l'absence de recourir à cette faculté ils ont l'obligation de reconnaître sur leur territoire ce type de plaques si un véhicule qui est immatriculé dans un autre Etat membre, y circule tout en étant muni.

En attendant que le modèle communautaire soit repris pour les plaques numérogiques luxembourgeoises, le règlement grand-ducal du 18 mars 2000 autorise ce modèle de plaques sur les véhicules étrangers d'origine communautaire qui circulent sur les routes luxembourgeoises.

Toute modification du Code de la Route requérant une adaptation parallèle du relevé des avertissements taxés repris en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière, afin de compléter ce relevé par les infractions relatives aux nouvelles dispositions y ajoutées, un règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière a été parallèlement mis en vigueur au règlement modificatif du Code de la Route du 18 mars 2000.

1.5.1.3. Règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens des permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidat conducteurs

Le règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs a eu pour objet de reprendre dans un règlement grand-ducal les dispositions relatives à l'agrément des instructeurs d'auto-écoles ainsi qu'à l'encadrement réglementaire de leur activité professionnelle en remplacement du règlement ministériel du 29 mai 1992 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de

conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur des candidats conducteurs de véhicules automoteurs.

Ce règlement grand-ducal qui détermine le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur d'auto-école poursuit un triple objectif.

1. Il reprend sous la forme d'un règlement grand-ducal la matière régie jusqu'ici par le règlement ministériel du 29 mai 1992 précité. Cette modification s'impose au regard des implications de l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 6 mars 1998 qui a retenu 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 par voie de règlement ministériel est dès lors contraire à la loi .

Il est rappelé que l'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques dispose que le ministre des Transports est autorisé à réglementer par la voie d'un arrêté ministériel e.a.:

- les conditions d'admission des instructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats conducteurs doivent se soumettre ainsi que le matériel et les locaux dont les instructeurs doivent disposer;
- les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories;
- le prix des leçons des instructeurs.

Ce sont ces dispositions légales qui avaient à l'époque servi de base d'habitation légale pour édicter le règlement ministériel du 29 mai 1992.

Tenant compte de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, le contenu de ce règlement ministériel est repris dans le règlement grand-ducal, alors que les conditions d'accès et d'exercice de l'activité professionnelle des autos-écoles doivent être considérées comme des mesures générales d'exécution à caractère normatif dont la compétence appartient au Grand-Duc en vertu de l'article 36 de la Constitution.

2. Le second objectif poursuivi par le règlement grand-ducal en question tient aux suites à réserver à la demande de la fédération des maîtres-instructeurs souhaitant une majoration des tarifs actuellement appliqués.

Les tarifs en vigueur antérieurement remontaient au règlement ministériel du 19 août 1996, entré en vigueur le 1er octobre 1996.

Une première demande de la fédération qui prévoyait l'introduction d'une nouvelle assiette de calcul fondée sur une comparaison des prix de revient et marges bénéficiaires de plusieurs entreprises sélectionnées dans le secteur professionnel en question n'avait pas abouti en présence des difficultés dégagées par l'Office des prix pour suivre l'approche retenue.

Suite à cet avis la fédération avait introduit une nouvelle proposition qui a, ensemble avec la proposition de l'Office des Prix, servi de référence pour déterminer les tarifs retenus dans le règlement grand-ducal en projet.

Le nouveau texte précise que les tarifs en question sont des prix maxima, solution intermédiaire retenue entre la pratique antérieure de déterminer des prix fixes et l'alternative d'une libéralisation des prix dans ce secteur.

3. Enfin le remplacement du règlement ministériel du 29 mai 1992 par le règlement grand-ducal du 8 août 2000 a été mis à profit, notamment pour rétablir la conformité rédactionnelle de certaines dispositions nationales avec les exigences de la directive 91/439/CEE du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire et pour regrouper dans un texte unique les dispositions du règlement ministériel précité de 1992 avec celles éparpillées sur plusieurs articles du Code de la Route.

Parallèlement un second règlement grand-ducal daté également au 8 août 2000 a complété le catalogue des avertissements taxés annexé au règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière.

1.5.2. Les avis de la Commission

1.5.2.1. *Avis concernant les modalités de la circulation des cycles et la réglementation afférente*

La Commission de circulation de l'Etat a finalisé un avis concernant la circulation cycliste sur la voie publique en date du 12 janvier 2001 (nouvelle édition de la brochure concernant la circulation des cycles de 1983);

Promouvoir l'usage du vélo c'est donner au cycliste la possibilité de se déplacer de porte à porte en toute sécurité et dans des conditions de confort qu'il est disposé d'accepter.

La tendance générale d'une circulation cycliste accrue a confronté les instances de l'Etat et des Communes aux défis de créer un cadre conceptuel appelé à assurer une circulation des cyclistes confortable et sûre et de pourvoir à l'établissement d'une voirie qui est spécialement destinée à ceux-ci.

Toute optique d'incitation doit comporter des mesures favorisant la sécurité des cyclistes. En s'appuyant sur une réglementation idoine, elle se proposera d'intégrer le volet circulation cycliste dans l'élaboration des plans d'aménagement de l'infrastructure routière et de favoriser par ailleurs la formation tant des cyclistes que des autres usagers comme élément primordial d'une approche cohérente.

Dans ce contexte une brochure traitant de l'aménagement des pistes cyclables avait été éditée dès 1983 par le Ministre des Transports et le Ministre de l'intérieur à l'initiative de la Commission de circulation de l'Etat et diffusée auprès de l'ensemble des Communes. A la lumière de

l'évolution de la pratique du vélo au cours des dernières années il est apparu indispensable de remettre à jour et de compléter cette brochure.

L'avis analyse les points suivants:

- les espaces dévolus aux cycles;
- la conception des réseaux cyclables;
- l'aménagement des espaces cyclables;
- les critères d'aménagement des espaces cyclables;
- les règles de circulation concernant plus particulièrement les cyclistes;
- la circulation cycliste dans les intersections;
- l'équipement des cycles;
- les compétences en matière de réglementation, de signalisation et d'entretien des espaces cyclables;
- la signalisation;
- recommandation finale.

1.5.2.2. Avis en matière de dossiers ponctuels concernant la circulation routière

Le Comité de signalisation, groupe de travail institué au sein de la Commission de circulation de l'Etat, a finalisé en 2000 une vingtaine d'avis portant sur des dossiers qui sont soumis à son appréciation, soit par d'autres ministères, soit par les autorités communales.

Ces dossiers concernaient notamment:

- la circulation et la sécurité routières sur le réseau routier dans le cadre du projet de la route du Nord,
- des zones à 30 km/h à Mondorf-les-Bains et Dudelange,
- 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.

Relevé des avis du Comité de signalisation en 1999

| | |
|----------------|---|
| 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 Geinde" |
| cs/avis/99/076 | - Assel (N2) : îlots médians à la hauteur de deux passages pour piétons |
| cs/avis/99/080 | - Oswweiler (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 règlets. 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 |

1.5.2.3. Avis en matière de 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 et la nomination de ses président, vice-président, membres et secrétaire, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite, la Commission a avisé les règlements de circulation édictés par les Conseils communaux, tant en ce qui concerne les règlements définitifs que les règlements temporaires.

2. Les Transports Routiers

2.1. Le transport de marchandises par route

2.1.1. Les travaux au sein de l'Union européenne

L'année 2000 a été marquée en ce qui concerne le transport international de marchandises par route surtout par les actions et manifestations des transporteurs professionnels suite au triplement du prix du pétrole qui a pesé lourdement sur le secteur des transports soit directement par une augmentation des prix, soit indirectement par une hausse des prix des sous produits pétroliers tels que les pneumatiques et lubrifiants.

S'il est vrai que le renchérissement du pétrole ne se limite point à un mode de transport, il est tout aussi indéniable que les professionnels du transport routiers et notamment les petites et moyennes entreprises sont touchées le plus fortement par des augmentations brutales et continues des prix.

La majorité des États membres dont le Luxembourg a cependant souligné que l'élément conjoncturel de la hausse des prix des carburants n'est qu'une manifestation aiguë du problème réel des transports routiers qui est de nature structurelle.

Le problème tient en fait à l'érosion des prix des transports dans un marché très concurrentiel où la libéralisation et la concurrence ne vont pas de pair avec une harmonisation suffisante des conditions de fonctionnement du marché.

En conclusion, le Conseil de l'Union Européenne a souligné lors d'une session "Transports" extraordinaire du 20 septembre 2000 qu'il convient d'examiner tous les facteurs agissant sur la compétitivité et de réfléchir à l'adaptation des structures de ce secteur dont notamment ;

- la concurrence déloyale due au dumping social qui est rendu possible par le recrutement et l'emploi de chauffeurs de pays tiers à des conditions sociales illégales,
- la quasi-impossibilité d'incorporer dans les contrats de transports des clauses de révision de prix par exemple pour tenir compte de l'évolution du prix des produits pétroliers,
- la responsabilité de l'économie et surtout celle des chargeurs qui tout en profitant de la libéralisation des transports doivent assumer leur responsabilité pour la viabilité d'un secteur des transports routiers où le transport se trouve rémunéré à son juste prix alors que tant l'industrie que le consommateur ont intérêt à maintenir un transport routier de qualité en Europe.

La Commission Européenne a annoncé qu'elle présentera à brève échéance des propositions visant à retenir un transport routier de meilleure qualité et plus concurrentiel et qu'elle entend présenter en 2001 un livre blanc sur la politique commune des transports.

A côté des débats que le Conseil a eu dans le cadre de la communication de la Commission européenne relative à une stratégie globale concernant les professionnels du transport routier on peut encore souligner, entre autres dossiers, la problématique du transit de l'arc alpin qui a occupé le Conseil "Transports" de l'Union européenne.

2.1.2. Une stratégie globale concernant les professionnels du transport routier

En guise de conclusion au débat sur la stratégie globale concernant les professionnels du transport routier basé sur la communication de la Commission "Vers un transport routier de qualité plus sûr et plus concurrentiel dans la Communauté" Le Conseil "Transports" a souligné entre autres l'opportunité voire la nécessité ;

- d'adopter une directive spécifique relative à l'aménagement du temps de travail des travailleurs mobiles;
- de clarifier, simplifier et de modifier le règlement 3820/85 afin d'éviter notamment les divergences d'application et d'interprétation dans les divers Etats membres;
- d'adopter un règlement communautaire afin de pouvoir lutter plus efficacement contre l'emploi dans des conditions irrégulières de conducteurs de pays tiers;
- de prendre une initiative communautaire permettant de mettre en place une formation initiale et une formation continue obligatoires pour les conducteurs professionnels afin de renforcer leurs qualifications et d'obtenir ainsi une meilleure qualité et une plus grande sécurité de transport ;
- d'améliorer l'efficacité des contrôles en les renforçant et en rapprochant les pratiques des Etats membres, par exemple en ce qui concerne l'immobilisation des véhicules, lorsque la réglementation communautaire n'est pas respectée;

2.1.2.1. *Le temps de travail*

Au terme d'un débat soutenu, le Conseil est parvenu à un accord politique en vue de l'adoption de la directive sur le temps de travail des travailleurs mobiles qui a été transmise au Parlement européen pour sa deuxième lecture, conformément à la procédure de codécision.

Le Conseil a fixé des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail en vue d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant à titre professionnel des activités mobiles de transport routier ainsi qu'en vue d'améliorer la sécurité routière et de rapprocher davantage les conditions de concurrence.

La directive devra s'appliquer aux travailleurs mobiles employés par des entreprises établies dans un Etat membre et participant à des activités de transport routier couvertes par le règlement (CEE) n° 3820/85 ou, à défaut, par l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

Alors que le fait de persévérer dans une situation de blocage qui a duré plus de deux ans aurait constitué la plus mauvaise de toutes les possibilités, le Luxembourg a avec une majorité des autres délégations soutenu le compromis de la présidence française retenant une exclusion temporaire des conducteurs indépendants, sous condition de l'obligation pour la Commission européenne d'analyser notamment les effets de cette exclusion sur la sécurité routière, les conditions de concurrence, la structure de la profession ainsi que sur les aspects sociaux.

La durée hebdomadaire moyenne du travail se trouve limitée à 48 heures. La durée maximale hebdomadaire du travail peut être portée à 60 heures pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée.

2.1.2.2. *Le règlement sur une attestation uniforme de conducteur*

A l'issue d'un premier échange de vues sur la proposition afférente de la Commission Européenne, le Conseil a conclu à la nécessité d'adopter, dans les meilleurs délais, des mesures permettant de lutter efficacement contre l'emploi à des conditions non conformes aux règles nationales relatives aux conditions sociales et au statut de conducteur de l'Etat membre d'établissement du transporteur.

Cette approche comportera notamment l'introduction d'une attestation uniforme délivrée par les autorités compétentes de l'Etat membre d'établissement, pour chaque conducteur d'un véhicule effectuant des transports internationaux sous le couvert d'une licence communautaire, à l'entreprise titulaire de cette licence. Cette attestation certifiera que le conducteur répond aux conditions d'emploi prévues dans les dispositions légales applicables sur le territoire de l'Etat membre concerné et doit obligatoirement être présentée à tout moment aux organes de contrôles.

2.1.3. Transit de l'arc alpin

2.1.3.1. *Les droits de transit pour les véhicules lourds de transport de marchandises à travers l'Autriche*

Début 2000, la Commission européenne a constaté que les transporteurs communautaires ont dépassé le nombre total autorisé de transits à travers l'Autriche au cours de l'année 1999 et a saisi, conformément aux procédures prévues, le Conseil d'un projet de règlement pour réduire le contingent des droits de transit pour l'année en cours.

Le Protocole no. 9 du traité d'adhésion de l'Autriche, applicable au plus jusqu'au 1^{er} janvier 2004, contient en effet un mécanisme destiné à restreindre le transit de camions à travers le territoire autrichien. Ce régime est mieux connu sous la dénomination des "écopoints".

Le régime d'écopoints est un système de droits de transit par l'Autriche ayant comme objectif la diminution de la pollution atmosphérique (NOx) causée par les poids lourds traversant l'Autriche. Les Etats membres se voient attribuer un contingent d'écopoints qui donne aux transporteurs la possibilité d'effectuer des trajets de transit en fonction de la pollution produite par les camions utilisés. Le régime des écopoints n'est donc pas un contingent d'autorisations au sens strict car moins les véhicules utilisés sont polluants plus de transits peuvent être effectués.

Dans le même protocole d'adhésion une clause de sauvegarde prescrit cependant que si le nombre total des camions en transit pendant une année dépasse de plus de 8 % le nombre total de trajets correspondant à l'année de référence 1991, le contingent d'écopoints de l'année suivante sera réduit selon une formule donnée. L'application littérale de cette clause aurait impliqué en ayant une interprétation littérale du protocole une réduction de quelques 350.000 trajets pour l'année 2000.

Afin d'éviter des effets insoutenables pour le marché unique, le Conseil a décidé d'échelonner cette réduction sur quatre ans et s'est ensuite prononcé sur une modification de la clé de répartition des écopoints entre les Etats membres jusqu'au 31 décembre 2003.

Contrairement à d'autres Etats membres, le Luxembourg a pu maintenir son contingent d'écopoints initialement prévu.

2.1.3.2. La répartition des autorisations pour les poids lourds circulant en Suisse.

L'un des sept accords sectoriels entre la Communauté et la Suisse qui sont en cours de ratification concerne le transport des marchandises et de passagers par rail et par route. Cet accord octroie aux transporteurs de la Communauté, pour une période de transition, une quantité d'autorisations leur permettant de faire circuler sur le territoire suisse des véhicules dont le poids total effectif excède 28 tonnes.

Après avoir présenté en février 1999 une proposition de règlement retenant notamment des tables de répartition de ces autorisations entre les Etats membres, la Commission européenne a soumis au Conseil en mars 2000 une proposition modifiée.

Le Conseil a examiné la proposition modifiée concernant la répartition des autorisations pour les poids lourds circulant en Suisse et s'est finalement accordé à déterminer les contingents pour chaque Etat membre en tenant notamment compte de l'importance des flux de transit intracommunautaire par l'arc alpin et les flux de transport bilatéraux donc les transports à destination de la Suisse et en provenance de l'Etat membre ou vice versa.

L'accès au marché helvétique des services de transports se trouve donc toujours exempt d'autorisation pour les transporteurs luxembourgeois. Le transporteur luxembourgeois peut donc librement charger ou décharger en Suisse ou transiter par la Suisse sous condition de respecter à partir du 1^{er} janvier 2001 la limite de 34 tonnes comme poids total effectif de l'unité de transport.

Au-delà de cette libéralisation, le Luxembourg dispose d'un contingent de 4.350 autorisations pour véhicules lourds qui autorise les bénéficiaires à excéder ladite limite de poids en la portant à 40 tonnes.

2.1.3. Les relations bilatérales

Les contacts bilatéraux établis en 2000 par le Ministère des Transports au sujet de l'accès au marché relatif aux services de transports ont pour but de réduire les démarches administratives en procurant une plus grande flexibilité aux transporteurs luxembourgeois lors de leurs prestations effectuées au départ, à destination et à travers la plupart des pays européens sans restriction quantitative et sous le seul couvert de leur licence communautaire.

2.1.3.1. *Les Etats membres de l'Espace Economique Européen*

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 pays 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).

Les transports triangulaires à partir ou à destination de l'Italie, de la Grèce et de la Norvège sont interdits.

Les transports triangulaires à partir ou à destination de la France et de l'Espagne sont soumis à la condition de transit par le Luxembourg (itinéraire normal).

2.1.3.2. *Les pays membres non communautaires de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)*

Belarus

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Bulgarie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 100 autorisations au voyage

Bosnie-Herzégovine

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Croatie

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Estonie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 150 autorisations au voyage

Hongrie

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Lettonie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 150 autorisations au voyage

Lituanie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 200 autorisations au voyage

Macédoine

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Moldavie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 100 autorisations au voyage

Pologne

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Roumanie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent bilatéral et de transit: 400 autorisations au voyage.

Contingent transport triangulaire 200 autorisations au voyage.

Fédération de Russie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 200 autorisations au voyage

Slovaquie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 300 autorisations au voyage

Slovénie

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Suisse

Dans la limite de 34 tonnes poids total effectif, l'accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Contingent spécial relatif aux poids et dimensions ;

Contingent véhicules légers (28 tonnes);

Contingent véhicules 40 tonnes;

Tchéquie

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Turquie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux et de transit.

Contingent : 500 autorisations au voyage. Le fret de retour n'est possible qu'avec autorisation spéciale.

Transport triangulaire est interdit.

2.1.3.3. *Les autres Etats*Maroc

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 500 autorisations au voyage

République fédérale de Yougoslavie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit.

Contingent: 500 autorisations au voyage

2.2. Les Transports publics par route2.2.1. L'état des prestations offertes

Conformément au programme annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999, l'amélioration de l'offre des transports publics a été poursuivie en 2000.

Le réseau des lignes publiques d'autobus se présente fin 2000 comme suit:

REPERTOIRE DES LIGNES D'AUTOBUS

| | Ligne n° |
|--|----------|
| Luxembourg - Larochette – Diekirch | 100 |
| Limpertsberg - Larochette – Ettelbruck | 101 |
| Müllerthal - Medernach – Müllerthal | 104 |
| Luxembourg - Larochette – Beaufort | 107 |
| Luxembourg – Echternach | 110 |
| Junglinster - Bech – Echternach | 112 |
| Luxembourg - Kirchberg (C.E.) – Luxembourg | 115 |
| Luxembourg - Kirchberg - Mesenich frt. | 118 |
| Luxembourg - Hostert – Junglinster | 120 |
| Hostert - Luxembourg – Itzig | 125 |

| | |
|---|-----|
| Limpertsberg - Oberanven/Ernster | 126 |
| Luxembourg - Roodt/Syre – Junglinster | 128 |
| Luxembourg - Grevenmacher – Machtum | 130 |
| Limpertsberg/LTC - Grevenmacher – Machtum | 132 |
| Luxembourg - Niederdonven – Grevenmacher | 135 |
| Luxembourg – Canach | 140 |
| Luxembourg - Schuttrange – Neuhäusgen | 144 |
| Luxembourg - Neudorf – Senningerberg | 147 |
| Luxembourg – Ahn | 150 |
| Luxembourg - Saarlouis (D) | 155 |
| Luxembourg - Stadtbredimus – Remich | 160 |
| Luxembourg - Contern – Medingen | 163 |
| Luxembourg - Itzig (courses scolaires) | 166 |
| Luxembourg - Dalheim – Filsdorf | 170 |
| Luxembourg - Mondorf – Remich | 175 |
| Luxembourg - Mondorf - Erpeldange – Remich | 177 |
| Filsdorf - Waldbredimus – Remich | 180 |
| Mondorf - Schengen – Remich | 185 |
| Mondorf – Emerange | 190 |
| Luxembourg – Hassel | 192 |
| Luxembourg - Val de Roeser | 195 |
| Luxembourg - Val de Roeser (courses scolaires) | 196 |
| Luxembourg - Howald Z.A.C. | 198 |
| Luxembourg - Kockelscheuer – Bettembourg | 200 |
| Luxembourg - Belvaux – Soleuvre | 203 |
| Luxembourg - Mondercange - Esch/Alzette | 205 |
| Leudelange - Geesseknäppchen – Leudelange | 206 |
| Luxembourg – Leudelange | 207 |
| Luxembourg – Sanem | 210 |
| Luxembourg – Bascharage | 215 |
| Luxembourg - Sélange – Luxembourg | 218 |
| Luxembourg - Merl – Bertrange | 220 |
| Luxembourg - Bertrange - Luxembourg (courses scolaires) | 225 |
| Cessange - Luxembourg - Strassen – Bertrange | 230 |
| Luxembourg - Strassen (courses scolaires) | 233 |
| Luxembourg – Clemency | 240 |
| Luxembourg – Eischen | 248 |
| Luxembourg - Steinfort – Redange | 250 |
| Luxembourg – Septfontaines | 255 |
| Luxembourg – Keispelt | 260 |
| Luxembourg - Saeul – Redange | 265 |
| Luxembourg - (Marienthal) - Saeul – Buschdorf | 270 |
| Saeul - Ehner – Saeul | 272 |
| Luxembourg - Kopstal - (Schoenfels) | 275 |
| Luxembourg - Kopstal/Schoenfels (courses scolaires) | 276 |
| Luxembourg - Walferdange – Steinsel | 280 |
| Luxembourg - Steinsel - (Hünsdorf) | 285 |
| Mersch - Limpertsberg (Ecoles) | 287 |
| Luxembourg – Mersch | 290 |
| (Luxembourg) - Mersch – Mertzig | 295 |
| Bettembourg - Mondorf - Ellange - (Remich) | 304 |
| Bettembourg – Rumelange | 307 |

| | |
|--|-----|
| Esch/Alzette - Mondercange – Reckange | 312 |
| Esch/Alzette - Mondercange - Pontpierre - Esch/Alzette | 313 |
| Esch/Alzette - Rédange (F) | 322 |
| Pétange - Athus – Pétange | 330 |
| Pétange – Kleinbettingen | 335 |
| Kleinbettingen – Hobscheid | 336 |
| Pétange L.T Mathias Adam – Schouweiler | 350 |
| Pétange - Sprinkange – Pétange | 355 |
| Rodange – Niedercorn | 394 |
| Rodange - Mont St. Martin | 397 |
| Mersch - Cruchten – Oberglabach | 403 |
| Mersch - Larochette – Stegen | 409 |
| Mersch - Larochette - Beaufort – Echternach | 414 |
| Mersch - Fischbach – Heffingen | 419 |
| Mersch – Ansembourg | 431 |
| Mersch – Eischen | 435 |
| Mersch – Saeul | 437 |
| Mersch - Everlange - (Redange) | 445 |
| Mersch – Ettelbruck | 447 |
| Wasserbillig - Grevenmacher – Remich | 450 |
| Grevenmacher – Schengen | 453 |
| Bous - Canach - Grevenmacher - Canach – Remich | 457 |
| Gostingen - Grevenmacher – Gostingen | 464 |
| Grevenmacher - Biwer – Breinert | 468 |
| Grevenmacher - Wecker – Echternach | 474 |
| Grevenmacher - Manternach – Echternach | 475 |
| Junglinster - Grevenmacher – Junglinster | 477 |
| Manternach - Echternach – Manternach | 481 |
| Grevenmacher - Wasserbillig – Echternach | 485 |
| Grevenmacher - Manternach – Steinheim | 492 |
| Girst - Echternach – Girst | 496 |
| Ettelbruck - Diekirch – Echternach | 500 |
| Ettelbruck – Diekirch | 503 |
| Diekirch – Beaufort | 505 |
| Diekirch - Roodt/Syre (Z.I.) – Diekirch | 506 |
| Diekirch - Ettelbruck – Tuntange | 508 |
| Ettelbruck - Noerdange – Elvange | 510 |
| Ettelbruck - Everlange – Eschette | 515 |
| Diekirch - Ettelbruck - Vichten – Redange | 518 |
| (Diekirch) - Ettelbruck - Redange – Oberpallen | 520 |
| Grosbous - Heispelt – Grosbous | 525 |
| Diekirch - Rambrouch - Bilsdorf – Perlé | 530 |
| Ettelbruck - Eschdorf - Esch/Sûre - (Insenborn) | 535 |
| Ettelbruck - Welscheid – Ettelbruck | 540 |
| Ettelbruck - Kehmen - Ringel - (Heiderscheid) | 545 |
| (Diekirch) - Ettelbruck – Holzthum | 550 |
| (Ettelbruck) - Diekirch – Heinerscheid | 555 |
| Heinerscheid - Kalborn - Lieler – Heinerscheid | 557 |
| (Ettelbruck) - Diekirch – Wahlhausen | 560 |
| Ettelbruck - Nachtmanderscheid – Putscheid | 565 |
| Ettelbruck - Vianden - (Stolzembourg) | 570 |
| Diekirch - Bigelbach – Bigelbach | 575 |

| | |
|---|-----|
| Redange – Martelange | 590 |
| Redange - Roodt – Redange | 592 |
| Redange – Bigonville | 595 |
| Wilwerwiltz - Kautenbach – Wilwerwiltz | 600 |
| Kautenbach - Consthum - Hosingen – Untereisenbach | 605 |
| Wiltz – Goebelsmühle | 610 |
| Martelange - Bigonville – Martelange | 615 |
| Wiltz - Esch/Sûre – Neunhausen | 618 |
| Rambrouch - Esch/Sûre | 619 |
| Wiltz - Boulaide – Rambrouch | 620 |
| Noertrange - Harlange – Noertrange | 621 |
| Wiltz - Harlange – Boulaide | 622 |
| Wiltz - Winseler – Oberwampach | 625 |
| Wiltz - Troine – Clervaux | 630 |
| Wiltz - (Wilwerdange) – Goedange | 633 |
| Wiltz - Troisvierges – Breidfeld | 635 |
| Wiltz – Leithum | 638 |
| Wiltz – Brachtenbach | 640 |
| Wiltz - Knaphoscheid – Weicherdange | 643 |
| Wiltz - Heinerscheid – Clervaux | 645 |
| Wiltz - Hosingen – Rodershausen | 650 |
| Wiltz – Hosingen | 655 |
| Clervaux – Lieler | 660 |
| Clervaux – Vianden | 663 |
| Clervaux - Rodershausen – Clervaux | 665 |
| Clervaux - Drauffelt – Marnach | 670 |
| Clervaux – Weicherdange | 674 |
| Clervaux – Troine | 677 |
| (Reuler) - Clervaux – Hachiville | 682 |
| Troisvierges - Binsfeld – Leithum | 685 |
| Troisvierges - Basbellain – Troisvierges | 689 |
| Troisvierges - Wilwerdange – Troisvierges | 689 |
| Goebelsmühle - Bavigne - Esch/Sure – Goebelsmühle | 693 |
| Echternach - Müllerthal – Echternach | 695 |
| Troisvierges - Weiswampach – Troisvierges | 696 |
| Luxembourg - Rumelange – Luxembourg | 698 |
| Niedercorn - Dommeldange - Steinsel/Z.I. | 750 |
| Rodange - Dommeldange - Steinsel/Z.I. | 751 |
| Reisdorf - Steinsel/Z.I. | 752 |
| Rodange – Dudelange | 760 |
| Sterpenich - Rodange - Esch/Alzette | 770 |
| Eischen – Lallange | 779 |
| Luxembourg - Colmar/Usines – Luxembourg | 800 |
| Rambrouch - Colmar/Usines – Ettelbruck | 803 |
| Martelange - Colmar/Usines - Colmar-Berg | 805 |
| Diekirch - Colmar/Usines – Ettelbruck | 808 |
| Luxembourg - Colmar/Usines | 810 |
| Rodange - Colmar/Usines – Diekirch | 812 |
| Arlon - Beckerich - Colmar/Usines | 815 |
| Perl e - Colmar/Usines | 817 |
| Martelange - Colmar/Usines | 819 |
| Bohey - Colmar/Usines | 820 |

| | |
|--|-----|
| Bastogne - Colmar/Usines | 822 |
| Surré - Büderscheid/Moulin – Surré | 824 |
| Erpeldange - Colmar/Usines | 825 |
| Nocher - Heischtergronn – Nocher | 829 |
| Kehmen - Colmar/Usines – Kehmen | 830 |
| Holzthum - Colmar/Usines – Holzthum | 832 |
| Asselborn - Colmar/Usines | 834 |
| Troine – Marnach | 838 |
| Clervaux - Colmar/Usines - Bissen/TrefilArbed | 840 |
| Dasbourg/Pont - Colmar/Usines | 842 |
| Echternach - Colmar/Usines | 848 |
| Heischtergronn - Goesdorf - Wiltz - Goesdorf – Heischtergronn | 880 |
| Bastogne - Wiltz – Bastogne | 885 |
| Bitschtermillen/Millen - Nothum/Schuman - Bitschtermillen/Millen | 890 |
| Weidingen - Lentzweiler Z.I. – Weidingen | 895 |

Parmi les lignes reprises ci-devant, 65 fonctionnent d'après un horaire cadencé.

Aujourd'hui, le réseau des transports publics routiers régionaux (RGTR – TICE) transporte plus de 100.000 passagers par jour, ce qui est le résultat d'une offre attractive bien adaptée aux besoins.

Le matériel roulant mis en service accuse une moyenne d'âge de 3 ans, la moitié des autobus est équipée d'une climatisation.

L'évolution des prestations kilométriques des lignes du RGTR entre 1995 et 2000 se présente au tableau ci-dessous:

| TOTAL | | |
|-------------|----------------------|----------------------|
| 1995 | charge | 11,905,714.40 |
| | vide | 1,884,165.29 |
| | TOTAL | 13,789,879.69 |
| | <i>moyenne/mois:</i> | <i>1,253,625.43</i> |
| | <i>variation:</i> | <i>6,97 %</i> |
| 1996 | charge | 13,501,543.70 |
| | vide | 2,139,066.40 |
| | TOTAL | 15,640,610.10 |
| | <i>moyenne/mois:</i> | <i>1,421,873.65</i> |
| | <i>variation:</i> | <i>13,42 %</i> |
| 1997 | charge | 14,133,301.40 |
| | vide | 2,279,906.30 |
| | TOTAL | 16,413,207.70 |
| | <i>moyenne/mois:</i> | <i>1,492,109.79</i> |
| | <i>variation:</i> | <i>4,94 %</i> |

| | | |
|-------------|--------------|-----------------------------------|
| 1998 | charge | 14,804,913.90 |
| | vide | 2,380,970.70 |
| | TOTAL | 17,185,884.60 |
| | | <i>moyenne/mois: 1,562,353.15</i> |
| | | <i>variation: 4,71 %</i> |
| 1999 | charge | 16,930,470.90 |
| | vide | 1,569,801.90 |
| | TOTAL | 18,500,272.80 |
| | | <i>moyenne/mois: 1,671,511.37</i> |
| | | <i>variation: 7,65 %</i> |
| 2000 | RGTR | |
| | charge+vide | 19,267,987.40 |
| | | <i>4,15 %</i> |

2.2.2. Les améliorations intervenues en 2000

Au cours de l'année 2000, les adaptations suivantes ont été apportées aux courses RGTR dans l'ordre chronologique suivant:

Janvier 2000: extension de l'offre sur la ligne 685 Leithum – Weiswampach – Troisvierges.

Février 2000: Création d'une nouvelle ligne 128 Junglinster – Rodenbourg – Olingen – Roodt – Luxembourg/Gare, en remplacement de la ligne 113 Junglinster – Mensdorf.

Création d'une nouvelle ligne 125 Itzig – Howald – Luxembourg – Senningen.

Extension des services sur les lignes 130 Luxembourg – Grevenmacher, 500 Ettelbruck – Diekirch – Reisdorf – Beaufort, 665 Clervaux – Hosingen – Rodershausen.

Mars 2000: Insertion de plusieurs courses supplémentaires sur les lignes suivantes:

250 Luxembourg – Steinfort – Rédange
 251 Luxembourg – Saeul – Rédange
 252 Rédange – Martelange

592 Rédange - Roodt
 595 Rédange – Bigonville
 596 Wiltz – Boulaide – Rambrouch

Suppression des lignes ouvrières vers les usines Arbed

780 Martelange – Belval
 781 Fingig – Differdange
 782 Harlange – Differdange

Mai 2000: Introduction d'un horaire cadencé de toutes les heures sur les lignes RGTR 198 Luxembourg – Howald/ZAC et 203 Luxembourg – Belvaux – Soleuvre.

Création de nouveaux services scolaires à destination des lycées d'Ettelbruck/Diekirch à partir de Mersch/Cruchten (ligne 447) et de Tuntange/Brouch (ligne 805)

Introduction d'un service de dimanche sur la ligne 112 Junglinster – Echternach

Ajout d'une course supplémentaire sur la ligne 177 Luxembourg – Mondorf – Erpeldange – Remich avec départ vers 15.10 en gare de Luxembourg

Prolongation du service de la ligne 272 Ehner – Schwebach/Pont vers Saeul

Suppression des lignes 149 Luxembourg – Wasserbillig, 227 Garnich – Dippach/Gare, 767 Ettelbruck – Lallange – Schifflange, 785 Ettelbruck – Luxembourg – Belval et 846 Bettendorf – Colmar Usines

Renfort de la ligne 275 Luxembourg – Kopstal par 10 courses supplémentaires et création d'une ligne 276 reprenant toutes les courses d'autobus circulant entre Kopstal et les sites scolaires Limpertsberg/Geesseknäppchen (nouveau)

Réorganisation de la ligne 335 Kleinbettingen – Pétange

Renfort de la ligne 570 Ettelbruck – Vianden – Stolzembourg par 13 courses supplémentaires

Création d'une nouvelle ligne 752 Reisdorf – Steinsel/Zone Industrielle

Septembre 2000: Réorganisation de la ligne 107 Beaufort – Waldbillig – Junglinster – Luxembourg

Extension de service sur les lignes suivantes:

| | |
|-----|---------------------------------|
| 110 | Luxembourg – Echternach |
| 170 | Luxembourg – Dalheim – Filsdorf |
| 171 | Luxembourg – Keispelt |
| 172 | Wiltz – Clervaux – Heinerscheid |
| 173 | Wiltz – Hosingen |

2.2.3. Les transports scolaires

Depuis un certain nombre d'années, le Ministère des Transports a pris une option en faveur d'une organisation de transports directs vers les établissements de l'enseignement postprimaire.

Cette approche est valable dans tous les cas où les besoins constatés le justifient, sans pour autant enlever à ces prestations le statut de ligne publique.

Il est entendu que les lignes dites "scolaires" sont accessibles à l'ensemble des clients qui sont détenteurs d'un titre de transport valable.

Au cours de l'année 2000, des efforts ont été déployés en vue de l'adaptation des services de transport aux exigences très variables des écoles en matière d'horaires des classes.

Des courses supplémentaires au départ du Campus Geesseknäppchen à 14.00 heures ont été introduites sur 15 lignes scolaires, en vue de tenir compte de l'introduction de l'horaire "aménagé".

Une nouvelle ligne d'autobus 193 a été créée entre Hassel – Weiler – Alzingen et Luxembourg/Geesseknäppchen.

Des courses de renfort ont été introduites sur 13 lignes publiques, notamment le matin, à destination de différents établissements postprimaires.

L'horaire a dû être avancé sur 18 lignes publiques en raison de modifications entreprises par des écoles à Luxembourg/Ville.

Malgré tous ces efforts, le problème des heures de pointe persiste et au niveau du respect de l'horaire des autobus et au niveau de la capacité offerte. En effet, la forte concentration sur l'heure de début des cours à 8.00 h heures exige de la part de l'organisation des transports publics une mise en service de moyens représentant pratiquement 200 % de la capacité utilisée aux autres périodes de la journée.

Soucieux de continuer à assurer un service de transport bien adapté aux besoins, le Ministère des Transports a assisté à des réunions régulières avec le Ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports et les directions des établissements scolaires.

Le Ministère des Transports a également contribué à l'élaboration d'un plan sectoriel "Lycées". Il a e.a. émis ses avis sur les projets d'implantation de nouveaux bâtiments scolaires.

2.2.4. Les transports d'ouvriers

Malgré la suppression de 20 lignes d'autobus à destination des usines sidérurgiques ces dernières années, le Ministère des Transports continue à s'occuper du transport d'ouvriers vers les usines dans la mesure où les besoins restent établis.

Afin de pouvoir suivre le développement de ces besoins, le Ministère des Transports préside un groupe de travail composé des délégations ouvrières d'Arbed, de représentants de la Direction d'Arbed et de délégués des opérateurs du transport public (CFL et TICE).

En 2000, une nouvelle ligne adaptée aux conditions des usines à Steinsel a été introduite à partir de Reisdorf – Diekirch – Ettelbruck (3 tournées). Un service spécial transfrontalier entre la Sarre et la Zone Industrielle de Dudelange fonctionne depuis décembre 2000 avec le soutien du Ministère des Transports.

2.2.5. Les transports transfrontaliers

Les flux de trafic réguliers, toujours plus importants en provenance des régions voisines du Grand-Duché exigent la mise en place d'une offre de transport public attractive au-delà des frontières.

A l'heure actuelle, les services transfrontaliers existants sont subventionnés dans la plupart des cas par les autorités luxembourgeoises.

C'est le cas pour les relations RGTR avec la France, 322 (Rédange – Esch) et 397 (Mont St Martin – Longwy – Rodange), avec l'Allemagne 118 (Trier – Mesenich – Luxembourg) et 155 (Mertzig – Remich – Luxembourg), ainsi qu'avec la Belgique 330 (Athus – Pétange), 815 (Arlon – Colmar/Berg) et 822 (Bastogne – Colmar/Berg).

Dans le cadre du programme Interreg, une étude a été achevée en 2000 au sujet des transports publics entre la Rhénanie-Palatinat et Luxembourg.

Conformément aux conclusions y relatives, une ligne d'autobus transfrontalière sera créée entre Bitburg et Luxembourg, dont les conditions d'exploitation sont en voie de négociation.

Le Ministère des Transports a pris une option en faveur d'autres études dans le cadre d'Interreg avec les régions voisines, la Belgique/Province du Luxembourg et la Lorraine.

De manière plus générale, une coopération plus systématique entre les réseaux d'exploitation des différentes régions frontalières s'impose notamment afin de pouvoir définir les flux de trafic et de créer les moyens de communications alternatifs au trafic individuel.

Depuis l'amélioration de l'offre sur la ligne RGTR 118 Trèves – Mesenich – Luxembourg en décembre 2000, le nombre de passagers atteint les 400 par jour ouvrable.

2.2.6. Les réalisations futures de transport public

Dans le but de poursuivre activement l'amélioration des transports publics, les mesures suivantes seront mises en vigueur à court ou à moyen terme:

- adaptation des lignes d'autobus aux horaires des trains dans les principales gares de correspondances, notamment pour ce qui est des gares du Nord du pays.

- création d'une offre plus étendue sur certaines lignes régionales dans le Nord et dans l'Est du Grand-Duché.
- création de nouvelles lignes d'autobus à haute fréquence sur les pénétrantes de la capitale au Sud et à l'Ouest.
- réorganisation du réseau des lignes d'autobus dans le Sud du Grand-Duché, englobant les futurs sites d'aménagement des friches industrielles.

Afin de pouvoir réaliser tous ces projets, tout en veillant à une information adéquate du public sur l'offre existante, une réforme de la structure d'organisation actuelle s'impose. Un projet ad hoc est en voie d'élaboration.

2.2.7. Tarifs

Une augmentation des tarifs nationaux de l'ordre de 12,5 % a été décidée en 2000 pour être appliquée à partir du 1^{er} janvier 2001.

A noter qu'aucune adaptation des tarifs n'avait été appliquée depuis 1995.

Un groupe de travail est chargé de l'élaboration d'un système de perception tarifaire électronique dans les transports publics. Lesdits travaux sont sur le point d'être achevés. Un projet pilote devrait pouvoir être lancé au cours de l'année 2001.

2.3. Les transports de l'éducation différenciée

2.3.1. Les critères de base – base légale

- Par la loi du 14 mars 1973, l'Etat luxembourgeois a créé la base légale permettant l'institution de Centres d'éducation différenciée, appelés à garantir aux enfants inaptes à suivre un enseignement normal, une instruction adaptée à leur état.
- Conformément à l'article 8 de loi précitée, le Ministère des Transports se porte garant de l'organisation et du financement des transports effectués dans le cadre de l'éducation différenciée.
- La loi du 14 mars 1973 rejoint la loi du 16 août 1968 portant création d'un Centre de Logopédie et de services audiométriques et orthophoniques. Aux termes de cette loi, l'Etat a précisé ses responsabilités envers les enfants sourds, durs d'oreille et atteints de troubles de la parole.
- Depuis l'application des 2 lois précitées, les transports de l'espèce, ont connu un essor fulgurant au niveau
 - de l'extension des trajets,
 - du dédoublement des courses journalières,
 - du nombre des élèves transportés,
 - du nombre des centres spécialisés desservis,
 - des crédits budgétaires engagés,

2.3.2. L'état actuel

Au courant de **l'an 2000**, le Ministère des Transports a sensiblement accentué la nature des prestations fournies dans l'intérêt de l'enfance handicapée et polyhandicapée.

Ces prestations sont basées sur les critères primaires arrêtés lors de la réorganisation desdits transports en 1992.

- * De nouveaux Centres spécialisés, foyers et Centres du jour ont été intégrés dans les transports en question.
- * Dans le cadre de l'intégration scolaire, la desserte du primaire et du préscolaire a été accentuée dans l'intérêt des élèves de l'éducation différenciée et des élèves handicapés physiques.
- * Les séjours d'observation variant entre 5 et 15 jours ont connu une augmentation sensible, notamment en ce qui concerne les élèves fréquentant les centres d'éducation différenciée.
- * Le nombre des écoles professionnelles et lycées desservis dans l'intérêt des élèves handicapés physiques a sensiblement augmenté. Les critères de desserte (horaires - durée des courses) afférents ont connu une nette amélioration.
- * Il en est de même de la qualité des transports effectués à des fins **éducatives, culturelles et sportives** dans l'intérêt notamment des élèves handicapés physiques et polyhandicapés.
- * En ce qui concerne la **réinsertion** d'handicapés physiques dans la vie professionnelle, **toutes** les demandes (en nette progression) ont pu être satisfaites.
- * Les dessertes individuelles généralisées ont permis un raccourcissement sensible des trajets journaliers. A quelques exceptions près, les trajets journaliers ont été ramenés à 45 minutes par unité de course.
 - Toutefois, un dépassement d'une dizaine de minutes par unité de course est toléré en cas de domiciles éloignés d'élèves ;
 - un dépassement allant au-delà d'une quinzaine de minutes ne peut être exclu en relation avec les transports effectués à partir de localités du Nord du pays et ayant comme destination, soit le Centre, soit le Sud du pays.
- * Tous les transports sont effectués moyennant matériel de haut standard du point de vue qualité et technique, matériel roulant répondant **entièrement** aux critères sévères imposés par le Ministère des Transports, tant du point de vue sécurité que confort et rapidité. A souligner d'ailleurs que la majorité des entreprises contractantes penchent, **sans force obligatoire**, au remplacement du matériel roulant (MINIBUS) après 2 ans.

Tableau 2.3.- A

**CENTRES SPECIALISES, ECOLES, LYCEES, FOYERS DESSERVIS
HANDICAPES PHYSIQUES : - REINSERTION PROFESSIONNELLE**

| | |
|-------------------------------------|---|
| A.P.E.M.H. | Château de Bettange/Mess Centre Nossbiert Foyer Differdange Foyer Niedercorn Foyer Obercorn Z.I . Wolsernord (R) Parc Merveilleux-Bettembourg (R) |
| Assurances Sociales | rte d'Esch – Luxembourg (R) |
| * Ateliers thérapeutiques | Schieren (R) |
| * Administration de l'Environnement | rue Ruppert – Luxembourg (R) |
| Athénée | Luxembourg |
| Centre GRUBERBIERG | Wiltz (R) |
| * Centres d'Education différenciée | Clervaux - Foyer LULLANGE *- Garderie CALIMERO-BASBELLAIN |
| | Differdange |
| | Echternach |
| | Esch/Alzette |
| | rue Pierre d'Aspelt |
| | - Classe de cohabitation –Dreiborn (i) |
| | - Classe spéciale Allee Mansfeld (Lux) (i) |
| | - Ecole Montée de Clausen (i) |
| | - Ecole primaire Bisserwee (i) |
| | - Ecole – rue Batty Weber (i) |
| | - Ecole primaire – rue Verdi (i) |
| | Olm |
| | - Ecole Centrale Kehlen (i) |
| | * - Classe orthopédagogique – Bertrange (SREA) (i) |
| | - Ecole primaire – rue Eisenhower (i) |
| | - Ecole préscolaire – Olm (i) |
| | - Ecole préscolaire – Goebblange (i) |
| | - Classe orthopédagogique – Steinfort (i) |

| | |
|---|---|
| | Petange |
| | Redange/Attert |
| | - Ateliers protégés |
| | Roeser |
| | Rumelange |
| | Warken |
| Centre d'Intégration Scolaire | Cessange |
| Centre d'Orthopédagogie | Walferdange |
| * | - Ateliers Thérapeutiques – Walferdange (R) |
| | - Foyer Bettendorf - Bonnevoie |
| Centre de Logopédie | - Val St. André –Luxembourg |
| | - Centre Régional – Hosingen |
| * | - rue Barblé – Luxembourg |
| Centre de Pédopsychiatrie (Centre du Jour) | |
| Centre du Jour “ Gölle Joren ” | Dudelange |
| Centre Informatique de l'Etat | Luxembourg (R) |
| Centre Propédeutique “ PAERD'S-ATELIER ” | Merscheid (R) |
| Centre pour Déficients Visuels | rue Federspiel – Luxembourg |
| | - Ateliers ESPOIR-Strassen |
| | - |
| Clinique St. Thérèse | Luxembourg (R) |
| COURS –AIRTRAMP | Luxembourg – Rollingergrund |
| * | Senningen (R) |
| Centre de Communications du Gouvernement | |
| Centre SPORTIF | Weiler/la/Tour |
| Commission Européenne | rue Stumper – Gasperich (R) |
| * | Bertrange |
| Croix Rouge (Kannervilla) | |
| Centre Scolaire | Harlange (i) |
| Communautés Européennes (Bâtiment Tour) | Kirchberg |
| Ecole primaire | rue A. Kayser – Luxembourg (i) |
| Ecole de la Congrégation | Luxembourg (i) |
| Ecole privée FIELDGEN | Luxembourg (i) |
| Ecole préscolaire BRILL (Intégration) | Esch/Alzette (i) |
| * | Ettelbruck (i) |
| Ecole primaire | Redange/Attert (i) |
| * | Petange (i) |
| Ecole primaire-rue du Parc | Gasperich (i) |
| Ecole primaire | Gasperich (i) |
| Ecole privée St. Sophie | Luxembourg (i) |

| | |
|---|--|
| * Ecole Dellhécht (Intégration) | Esch/Alzette (i) |
| * Ecole des Arts et Métiers | Limpetsberg |
| * ECG | Luxembourg |
| * Ecole Européenne | Kirchberg |
| Fondation Kannerschlass | Soleuvre |
| Suessem | * - Kannerhaus “ TIKKUN ”-Soleuvre |
| Fondation du Tricentenaire | Centre Heisdorf Centre Helmsange |
| Fondation Kräizbiere | Dudelange - Foyer Gasperich- rue T. Bourg - Foyer IMC-Brill – Dudelange - Foyer LANKHELZER WEIHER- Esch/Alzette |
| Foyer “ Aal Apdikt ” | Rumelange |
| Foyer “ Le Repos ” | Niederwampach |
| Foyer “ Millebacher Haus ” | Mühlenbach |
| Foyer AFP – rue Genistre | Luxembourg |
| Foyer Bamerdal | Diekirch |
| Foyer Demian | Esch/Alzette |
| Foyer du Jour-Bd Patton | Luxembourg |
| Foyer du Jour-“ Minnetsdäpp ” | Dudelange |
| Foyer Pro Familia | Dudelange |
| Foyer St. Elisabeth | Remich |
| Foyer d’Entre –Aide | Mersch (R) |
| Foyer pour Aveugles | Berschbach |
| * Foyer LANTERGASS | Luxembourg |
| * Foyer MAX + MORITZ | Noertzange |
| * Foyer “ Fir Kribskrank Kanner ” | Bertrange |
| Fabrique des Bougies | Esch/Sûre (R) |
| Hôpital de la Ville | Esch/Alzette (R) |
| Hôpital Neuro-Psychiatrique | Ettelbruck (R) |
| IEES | Fentange |
| Institut national des sports (I.N.S.) | Luxembourg (R) |
| Institut pour déficients visuels | Centre rue Federspiel- Luxembourg |
| Institut pour déficients visuels | - Ateliers “ Espoir ” - 103, route d’Arlon |
| Institut pour élèves autistiques et psychotiques | Cessange-226, rue de Cessange - Ecole préscolaire, rue Wilmar - Limpertsberg - Foyer rue Meyer-Hollerich - Centre Leudelange |
| Institut Saint Joseph | Betzdorf |
| Institut Saint Joseph | Grevenmacher |
| IMC – Val St. André | Luxembourg |

| | | |
|---|---|---|
| * | Jardin pour Enfants “ Kannerduerf ” Ligue HMC Cap Lycée des Garçons Lycée des Garçons Lycée du Nord Lycée Michel Lucius Lycée Michel Rodange Lycée privé St. Anne | rue Nassau-Luxembourg Mersch Centre Cap Esch/Alzette Limpertsberg Wiltz Luxembourg Luxembourg Ettelbruck - plus Pensionnat Saint Anne Ettelbruck |
| | Lycée Technique Lycée Technique agricole Lycée Technique du Centre | Bonnevoie Ettelbruck Limpertsberg |
| * | S.F.S.-“ Schrett fir Schrett ” SYCOPAN | Val St. André Luxembourg Wiltz (R) |
| * | SANICHAUFFER Ville de Luxembourg | Dudelage (R) Service Parcs – Val St. Croix (R) |
| * | World System Europe Limited | rue A. Borschette–Luxembourg (R) |

Remarques : * = **Nouvelle desserte**
(R) = **Réinsertion professionnelle**
(i) = **intégration scolaire**

Tableau 2.3.- B

Données statistiques**Extension progressive de lignes**

| Année | Nombre de cours 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 |
| 2000-2001 | 211 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) |

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 | En 2000/2001 |
|--|-------------------------|--------------------------------|----------|--------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| IMC Kräizbiérg Dudelange | 6 | 10 | 13 | 16 | 18 | 18 | 21 | 23 | 22 |
| 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) | 42 (26) (16) |
| Centre Médico Pédagogique Mondorf | 1 | 2 | 3 | 4 | 6 | 8 | 6 | Fermé | Fermé |
| Centre d'Education différenciée Esch/Differdange | 2 | 3 | 6 | 7 | 8 | 8 | 9 | 10 | 10 |
| Centre d'intégration Cessange | / | / | / | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 |
| A.P.E.M.H.Bettange/Me ss/ Nossbiérg | 4 | 6 | 12 | 12 | 15 | 15 | 18 | 17 | 19 |
| Ligue HMC Cap | 2 | 5 | 6 | 6 | 6 | 7 | 9 | 9 | 9 |
| Centre | 5 | 6 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 10 | 11 |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|---|-------|-------|--|
| d'Orthopédagogie Walferdange | | | | | | | | | | |
| Centre Propédeutique Warken | 6 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 10 | 11 | |
| Institut pour Déficients Visuels | / | 1 | 2 | 2 | 3 | 4 | 5 | 4 | 4 | |
| Logopédie Esch/Alzette | / | / | 1 | 1 | 1 | 1 | / | Fermé | Fermé | |
| Centre Coopérations Gruberbiérg-Wiltz | / | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | |
| Centre d'Observation Strassen | / | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | |
| Institut pour Enfants Autistiques | / | 3 | 3 | 3 | 6 | 6 | 6 | 7 | 7 | |
| Fondation Kannerschlass Sanem | / | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3 | |

Nombres des dessertes effectuées à partir des 4 régions vers les divers centres

| | Avant 1992 | En 92/93 | En 93/94 | En 94/95 | En 95/96 | En 96/97 | En 97/98 | En 98/99 | En 99/00 | En 00/01 |
|--------------|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nord | 17 | 22 | 26 | 26 | 28 | 30 | 30 | 38 | 38 | 38 |
| Sud | 26 | 34 | 36 | 53 | 55 | 64 | 68 | 73 | 86 | 89 |
| Est | 10 | 14 | 16 | 22 | 24 | 24 | 23 | 31 | 34 | 37 |
| Centre | 13 | 18 | 20 | 21 | 23 | 30 | 40 | 49 | 44 | 47 |
| Total | 66 | 88 | 98 | 122 | 130 | 148 | 161 | 191 | 202 | 211 |

Moyens de transports utilisés

| | En 92/93 | En 93/94 | En 94/95 | En 95/96 | En 96/97 | En 97/98 | En 98/99 | En 99/00 | En 00/01 |
|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Minibus (9 places) | 61 | 71 | 91 | 97 | 115 | 125 | 150 | 161 | 156 |
| Bus (30 places) | 17 | 17 | 16 | 16 | 18 | 24 | 28 | 30 | 44 |
| Bus (40 places) | 4 | 4 | 6 | 6 | 5 | 4 | 5 | 4 | 4 |
| Bus (supér. à 40 places) | 6 | 6 | 9 | 11 | 10 | 8 | 8 | 7 | 7 |
| Total | 88 | 98 | 122 | 130 | 148 | 161 | 191 | 202 | 211 |

Kilométrage journalier parcouru

| | En 92/93 | En 93/94 | En 94/95 | En 95/96 | En 96/97 | En 97/98 | En 98/99 | En 99/00 | En 00/01 |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Minibus (9 places) | 8665 | 11005 | 14364 | 16603 | 20226 | 21433 | 25628 | 26339 | 28070 |
| Bus (30 places) | 2835 | 2058 | 2150 | 2405 | 2905 | 3585 | 4625 | 5558 | 7303 |
| Bus (40 places) | 472 | 230 | 760 | 770 | 630 | 530 | 635 | 545 | 547 |
| Bus (supér. à 40 places) | 611 | 650 | 1025 | 1340 | 1160 | 885 | 950 | 820 | 940 |
| Total | 12583 | 13943 | 18299 | 21118 | 24921 | 26433 | 31838 | 33262 | 36860 |

Clientèle transportée

| | | |
|----|---|-----------------------|
| a) | Nombre des élèves transportés <u>journallement</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 |

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 |
| 2001 | ~349 (8.650.000 EUROS) |

3. Les Chemins de Fer

3.1. L'évolution de l'environnement ferroviaire

*la libéralisation engagée au niveau communautaire comportera des changements des structures et de l'activité ferroviaires nationales**

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)

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 reléguées à des règlements grand-ducaux, dont l'élaboration requiert de l'Administration luxembourgeoise la mise en oeuvre d'un ensemble considérable de mesures réglementaires.

Le groupe de travail Etat / CFL créé pour faire démarrer la mise au point des règlements grand-ducaux d'exécution de la loi du 11 juin 1999 précitée, s'est réuni pour la première fois en date du 18 septembre 2000 et organise ses travaux suivant l'ordre des priorités suivant:

- règlement grand-ducal conférant l'agrément à des organismes et experts indépendants pour surveiller ou effectuer les travaux concernant l'instruction des demandes en obtention ou en changement, d'extension ou de renouvellement d'une licence ferroviaire pris en exécution de l'article 13, par. 1er;
- règlement grand-ducal fixant le montant de la taxe administrative relative à une demande d'obtention, de changement, d'extension ou de renouvellement d'une licence ferroviaire et son mode de perception, pris en exécution de l'article 13, par. 3, alinéa 2;
- règlement grand-ducal déterminant les conditions d'obtention et de validité du certificat de sécurité et les modalités de son établissement et les conditions selon lesquelles un certificat de sécurité établi par l'autorité compétente d'un autre Etat membre pourra être intégralement ou partiellement reconnu, pris en exécution de l'article 26, alinéa 2;

* extrait du chapitre "Transports" du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999

- règlements grand-ducaux réglant
 - a) l'immatriculation, le contrôle technique périodique et l'aménagement et le chargement des véhicules ferroviaires, ainsi que
 - b) les critères d'aptitude et de qualification, y compris les modalités et la sanction de la formation du personnel de conduite et des agents affectés à d'autres tâches de sécurité au sein de l'entreprise, pris en exécution de l'article 29, alinéa 1er.

Les travaux relatifs aux 9 règlements grand-ducaux supplémentaires à prendre seront entamés par la suite.

3.1.2. Le paquet ferroviaire adopté au Conseil Transports

La présidence finlandaise avait réussi, après de longues tergiversations, à faire adopter le "paquet ferroviaire" lors du Conseil "Transports" des 9 et 10 décembre 1999.

Le compromis obtenu le 10 décembre 1999 est basé sur le principe que le réseau transeuropéen du fret ferroviaire nouvellement défini sera désormais accessible à des conditions équitables et non discriminatoires à l'ensemble des entreprises ferroviaires détenant une licence communautaire. Afin de permettre à ces entreprises d'atteindre via ledit réseau les triages, ports, plates-formes multimodales et usines destinataires ou expéditionnaires de fret ferroviaire cette infrastructure est complétée par des lignes d'apport s'étendant jusqu'à au moins 50 km au-delà du réseau et pouvant aller jusqu'à 20 % du parcours. C'est dire que l'intégralité des axes ferroviaires intracommunautaires susceptibles d'acheminer le fret ferroviaire se trouve en pratique libéralisée dans les conditions indiquées ci-avant. La dérogation limitant au cours des deux premières années l'étendue des voies d'apport en Belgique et au Luxembourg à respectivement 20 et 40 km n'y aura qu'un effet limité.

Par ailleurs, le Luxembourg a eu droit à une autre dérogation temporaire lui permettant de ne pas prévoir d'organisme de régulation indépendant jusqu'en septembre 2004, alors que cet organisme est obligatoire dans les autres Etats membres, à l'exception de l'Irlande et de la Grèce.

Entre-temps, le Parlement Européen a confirmé en date du 5 juillet dernier à la majorité l'objectif de libéralisation de l'ensemble des chemins de fer européens pour 2010, s'opposant ainsi au compromis du Conseil qui s'était limité à prévoir la libéralisation pour un réseau transeuropéen de fret ferroviaire (afin d'obtenir le consentement des deux pays les plus réticents, la France et la Belgique).

En amendant le projet qui modifie la directive 91/440 sur le développement du chemin de fer, le Parlement Européen précisait que

- 1° au bout d'une période transitoire de 5 ans, la libéralisation du fret doit être étendue aux réseaux nationaux et internationaux;
- 2° les droits d'accès au réseau de chemin de fer devront être étendus "au plus tard d'ici 2010 à tous les transports internationaux de passagers";

(amendement adopté par 380 voix pour, 162 contre et 7 abstentions). Le PE avait supprimé en outre les dérogations accordées par le Conseil à l'Irlande, le Luxembourg et la Grèce.

Le PE avait modifié également les principes de tarification, supprimé les dérogations et modifié les deux autres projets de directives du "paquet rail" concernant

- 1° les licences des entreprises ferroviaires;
- 2° la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires, la tarification et la certification de sécurité.

Suite à une procédure de conciliation difficile, le Parlement Européen et le Conseil, sous présidence française, ont adopté dans la soirée du 22 novembre 2000 à l'unanimité le paquet ferroviaire sur base des éléments suivants:

- La clause dite "autrichienne" a été supprimée sur demande de l'Autriche.
- Les autres dérogations, dont celles concernant le Luxembourg ont été maintenues.
- Des amendements à caractère technique ont été intégrés au paquet ferroviaire.
- Le plein accès et des droits de transit en ce qui concerne l'ensemble du réseau ferroviaire dans tous les Etats membres pour le transport national de marchandises et pour le transport international de voyageurs n'a pas été retenu.
- Après évaluation de l'effet des mesures contenues dans le paquet ferroviaire, le réseau transeuropéen de fret ferroviaire qui donne accès aux entreprises ferroviaires titulaires d'une licence pour le transport international de marchandises, sera étendu progressivement, et au plus tard dans 7 ans après la mise en vigueur du paquet ferroviaire, à l'ensemble du réseau ferroviaire européen.

Lors de l'adoption le Conseil a fait la déclaration suivante:

"Le Conseil se félicite de l'ouverture européenne progressive de l'ensemble du réseau pour le transport international de marchandises car cette ouverture contribuera à dynamiser le développement du transport ferroviaire. Le Conseil rappelle que cette ouverture doit se faire dans un cadre social de nature à garantir la qualité des emplois et la sécurité."

Le paquet ferroviaire prendra effet début 2003.

3.1.3. Le règlement grand-ducal du 24 avril 2000 portant transposition de la directive 96/48/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse

Le 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.

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. Un quatrième accord à négocier

Pendant 12 ans à compter de l'année de l'entrée en vigueur de la loi du 28 mars 1997, l'Etat peut, suivant l'article 7 de cette même loi apporter son concours financier à la couverture du surcoût dans le compte d'exploitation des CFL qui résulte notamment de l'application des dispositions légales concernant le statut public de leur personnel et comportant des charges pécuniaires que ne supporte normalement pas une entreprise industrielle ou commerciale.

En vue de la préparation du contrat, le consultant des CFL a rassemblé certains éléments d'information susceptibles de pouvoir servir de base pour évaluer les charges concomitantes aux rémunérations proprement dites du personnel des CFL. Le dossier sera abordé au courant de l'exercice 2001.

3.1.6. La loi du 24 juillet 2000 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

*l'activité des CFL se concentrera principalement sur les transports de personnes et de marchandises par rail, en respectant les impératifs de sécurité, de confort, de ponctualité et de respect de l'environnement à un coût raisonnable pour la collectivité**

En modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire la loi sous objet poursuit un double objectif:

- d'une part, elle donne 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, elle 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.

La loi précise 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 du 15 mars 1979 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique pour déterminer les modalités de mise en oeuvre de ce principe.

Résolu de toujours faire primer les considérations de sécurité dans le cadre de ses choix en matière de politique des transports et conscient de l'atout que la sécurité représente pour le chemin 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. Ce souci est réflété dans la loi du 24 juillet 2000 modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire, qui a autorisé le Gouvernement à réaliser 15 investissements d'envergure en matière d'infrastructure ferroviaire, dont notamment:

1° Augmentation de la capacité et renforcement de la sécurité au viaduc "Pulfermuehle"

Le réaménagement de la sortie Nord de la Gare de Luxembourg à hauteur de la bifurcation du Stadtgrund permettra de supprimer les appareils de voie situés sur le viaduc, et partant de réduire le risque d'un déraillement de train aux conséquences fatales à cet endroit. Il y a lieu de relever que dans la mesure où le projet risque de changer le

* extrait du chapitre "Transports" du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999

panorama de la Ville de Luxembourg, une concertation avec les autorités municipales ainsi qu'avec les instances en charge de la protection des sites et monuments culturels devra dégager les solutions architecturales à retenir définitivement.

En attendant un projet relatif à l'aménagement de la sécurité d'infrastructure à la bifurcation Stadtgrund, figure au plan quinquennal 1999 - 2003 du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Le projet en question consiste notamment à affecter chacune des 2 voies existantes du viaduc en tant que voie unique, d'un côté vers Wasserbillig et de l'autre côté vers Troisvierges tout en réduisant temporairement la capacité d'évacuation des trains vers le Nord et vers l'Est du réseau.

2° Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains

Le projet a pour objet l'aménagement d'un dispositif d'arrêt automatique au droit de signaux fixes susceptibles de commander l'arrêt aux trains conformément au catalogue des mesures d'amélioration de la sécurité mis au point par les CFL à la suite des accidents survenus en 1997.

Cette installation est destinée à renforcer la sécurité des circulations ferroviaires dans l'immédiat.

3° Installation d'un système de contrôle de vitesse

Ce projet prévoit l'aménagement d'un système complet de contrôle de vitesse en vue d'assurer une sécurité optimale des limitations ferroviaires. Le système européen ECTS a été choisi et sera aménagé sur tout le réseau. Il s'agit du système qui correspond le mieux aux exigences des CFL qui se trouvent confrontés à plusieurs autres systèmes utilisés par les réseaux voisins.

Dans le contexte confort et ponctualité les responsables des CFL ont présenté au département des Transports au début du mois de février 2000 un plan de qualité de leur service voyageurs qui compte une série de mesures d'amélioration susceptibles de répondre aux doléances et imperfections dégagées par le sondage d'ILRèS. Les CFL ont été encouragés à privilégier - à côté de la sécurité - la réalisation de ces mesures.

Le nouveau contrat sur les services publics par rail et par route que le Gouvernement a signé le 22 novembre 1999 avec les CFL fait d'ailleurs de l'amélioration de la qualité du service et de la coordination avec les services routiers des autres opérateurs de transports publics des obligations fondamentales pour le prestataire de service, obligations auxquelles les CFL se sont explicitement engagés en vertu de l'article 6 du contrat. Ce contrat prévoit par ailleurs l'application à partir du 1er janvier 2001 d'une formule d'intéressement des CFL au chiffre d'affaires de leurs activités de transports publics dont les critères d'évaluation devraient englober les objectifs de sécurité, de sûreté, de ponctualité et de confort.

3.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

*le Gouvernement veillera à des raccordements appropriés du pays aux grands axes du réseau ferroviaire transeuropéen**

3.2.1. 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 eu pour objet

- l'acheminement via le Grand-Duché de Luxembourg du fret ferroviaire entre la France et la Belgique et vice-versa;
- 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;
- la revalorisation de 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 détaillés aux paragraphes 3.2.2., 3.2.3., 3.2.4. et 3.2.5.

3.2.2. 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 entre les Ministres des Transports des trois pays qui ont 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.

* extrait du chapitre "Transports" du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999

Quant à la consistance du projet il est prévu de réduire le temps de parcours des trains internationaux entre Bruxelles et Luxembourg avec un seul arrêt intermédiaire à Namur ; cet objectif n'affecterait pourtant pas le régime d'exploitation des trains régionaux belges IC/IR circulant sur cet axe à cadence horaire.

Le projet comporte essentiellement 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'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 suggéré 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 susceptibles de réaliser avec du matériel ferroviaire classique.

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 la perspective d'un réseau ferroviaire transeuropéen et en particulier dans l'optique de 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 manque de confort et dans beaucoup de trains la capacité est insuffisante.

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;
- d'identifier des 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 ainsi que des 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.

Entre-temps le groupe d'experts s'est réuni plusieurs fois et a proposé notamment des améliorations ponctuelles qui pourront être réalisées à partir du changement d'horaire d'été 2001. De même, il a été envisagé de faire réaliser une étude de marché globale sur l'axe Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg en vue de pouvoir évaluer à partir d'une année de référence le potentiel de clients à attendre dans l'hypothèse d'une amélioration du service actuel par trains traditionnels, d'une part, et à moyenne échéance par du matériel pendulaire, d'autre part.

3.2.3. 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 avaient 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 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 la double perspective d'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 de 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. La Commission Européenne avait été d'accord pour allouer un concours financier de 10 Mio Ecu. Par ailleurs, les autorités luxembourgeoises avaient consenti de contribuer avec 150 millions LUF au financement des investissements en territoire belge.

Cet arrangement avait 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.

La ligne électrifiée a enfin été mise en service officiellement en date du 25 mai 2000, et les CFL ont été invités à se concerter avec la SNCB pour mettre au point à court terme un concept d'exploitation tenant compte:

- de la perte d'intérêt du noeud ferroviaire de Coblenz comme accès luxembourgeois au réseau ferré allemand "Intercity" à la suite de la réalisation en cours d'une ligne nouvelle entre Cologne et Francfort sur les hauteurs de la rive droite du Rhin. En effet, l'achèvement des travaux de modernisation et d'électrification de la ligne du Nord en territoire belge ouvre la double perspective, au-delà d'une bonne relation ferroviaire entre Luxembourg et Liège à travers les Ardennes, d'une ligne d'apport au TGV-Nord avec un nouvel accès vers l'Allemagne du Nord et, dans une étape ultérieure, la possibilité éventuelle d'un entremailage du TGV-Nord et du TGV-Est entre Liège et Metz passant par Luxembourg;
- de la nécessité de désenclaver la région par rapport aux centres d'activités avec Liège au Nord, Diekirch-Ettelbruck au Centre et Luxembourg au Sud;
- des potentialités de la ligne pour la mise en valeur touristique des Ardennes.

3.2.4. Le relancement du projet du TGV-Est Européen

Les nouvelles initiatives du Gouvernement français ont permis de relancer le projet du TGV-Est et de faire avancer 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.

Quant aux intérêts luxembourgeois en cause, les arrangements avec les autorités françaises et notamment le protocole d'accord franco-luxembourgeois du 17 septembre 1992 prévoyaient 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 à un potentiel voyageurs trop modeste, 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 limiter les investissements en infrastructures à 20,5 milliards. Le projet retenu par le Gouvernement français prévoit la construction d'une ligne nouvelle entre 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 avait demandé dès 1997 au Luxembourg d'augmenter 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 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.

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 s'est néanmoins montré compréhensif 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 dès lors 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.

Lors de l'entrevue ministérielle franco-luxembourgeoise du 8 septembre 1999 à Paris, 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 est en train de préparer un accord appelé à formaliser les conditions du raccordement de la Ville de Luxembourg au TGV-Est.

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

*les choix stratégiques d'acheminement du trafic à intervenir sur les réseaux voisins conditionneront les investissements à réaliser en relation avec l'infrastructure nationale dont notamment l'augmentation de la capacité de trafic entre Luxembourg et Bettembourg ainsi que l'extension du triage central de Bettembourg**

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 dirigeant le trafic lourd par la ligne Athus-Meuse, libérant ainsi la ligne 162 pour le trafic voyageurs. En France des problèmes de saturation analogues se posent face à l'ambition du Ministre des Transports de doubler le fret ferroviaire dans les dix ans à venir. Les autorités françaises et belges avaient donc opté pour une voie de délestage via Mont-St.-Martin, Longwy au détriment de l'axe traditionnel passant par le Grand-Duché qui se trouverait dès lors court-circuité.

Sur initiative du Ministre des Transports luxembourgeois un Memorandum of Understanding sur le développement du fret ferroviaire international entre le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine a été signé le 11 décembre 2000 entre les ministres des transports des trois pays et les mandataires des CFL, de RFF et de la SNCB.

Ce Memorandum of Understanding retient en substance:

- 1° l'itinéraire actuel Namur - Luxembourg - Bettembourg - Thionville - Metz (remplacé en territoire belge par l'axe Athus - Meuse dès la finalisation des travaux afférents prévue en 2002), conservera son caractère d'itinéraire de référence pour l'acheminement du fret ferroviaire international;

* extrait du chapitre "Transports" du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999

- 2° les aménagements à réaliser sur l'itinéraire Belgique - Luxembourg - Sud-Est de la France;
- 3° l'engagement de concevoir l'acheminement du fret ferroviaire international entre le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine dans l'esprit de coopération reflété par le protocole additionnel du 28 janvier 1997 modifiant la Convention belgo-franco-luxembourgeoise relative à l'exploitation des chemins de fer du Grand-Duché signée à Luxembourg, le 17 avril 1946;
- 4° l'engagement à agir de telle sorte que l'itinéraire principal puisse continuer à être utilisé prioritairement de façon à y maintenir un niveau de trafic fret équivalent aux volumes passant actuellement sur cet axe.

3.3. Le concept stratégique et les investissements en infrastructure à réaliser au niveau national

Dans un document intitulé “plan directeur ferroviaire du 21e siècle” les CFL avaient en novembre 1999 soumis au Gouvernement un relevé de plusieurs grands investissements infrastructurels à long terme.

Le Ministre des Transports a invité les CFL à placer ces projets dans un concept stratégique d'ensemble. Ce concept stratégique est censé refléter les flux de trafic actuels et futurs empruntant le réseau luxembourgeois. Il devra en plus renseigner sur les capacités d'infrastructure requises pour véhiculer le volume de trafic attendu au cours des deux prochaines décennies. Il permettra ainsi de déterminer les besoins en capacité d'infrastructure à moyen et à long terme en fonction de l'évolution du trafic voyageurs et marchandises national et international empruntant le réseau ferré national. Il devra enfin prendre en compte les choix retenus sur les réseaux voisins quant aux itinéraires d'acheminement prévus pour le trafic international de marchandises et de voyageurs. A cet égard les résultats de l'étude que les Gouvernements belge, français et luxembourgeois ont demandé aux CFL, à la SNCB, à la SNCF et à RFF (Réseau Ferré Français, établissement public chargé de la gestion de l'infrastructure ferroviaire en France) constitueront un élément indispensable de ce concept.

Dans le cadre des transports publics, le rôle du chemin de fer ira croissant au rythme de la croissance démographique et de la progression concomitante des flux migratoires quotidiens entre le domicile et le lieu de travail que la route aura de plus en plus de mal à résorber. A cet égard l'offre du chemin de fer devra bien évidemment prendre en compte une demande qui évoluera sous l'effet de la progression démographique, mais aussi et surtout sous l'effet de la modification du modal split en faveur des transports publics qui sera requise pour pouvoir appréhender la progression démographique prévue.

Au-delà de ces considérations qui relèvent de l'intérêt de la collectivité, l'Etat est intéressé à la stratégie d'entreprise incluant les secteurs d'activités que la société est censée gérer de façon autonome selon les textes organiques. Quel est le rôle que les CFL pourront et voudront jouer dorénavant dans un contexte communautaire de plus en plus libéralisé, tant pour ce qui est du trafic fret qu'en ce qui concerne le service voyageurs, en particulier le service public ? Quels seront les rôle, structures et mode de fonctionnement du chemin de fer luxembourgeois pour relever au mieux les défis qui s'esquissent ?

En outre il semble de mise de viser dès à présent le dédoublement de la ligne actuelle Luxembourg - Bettembourg par une ligne le long de l'autoroute. Dans ce même ordre d'idées la mise à deux voies intégrale s'impose pour la ligne Luxembourg - Pétange. Enfin, l'antenne ferroviaire qui est examinée parallèlement au projet d'un nouveau raccordement routier de la Cloche d'Or doit être conçue en sorte à pouvoir préfigurer la première partie d'une nouvelle ligne de chemin de fer entre la capitale et Esch-sur-Alzette.

Ce concept stratégique est en train d'être finalisé par les CFL. Outre la prise en compte des orientations ci-avant, ce concept devra notamment inclure les grands projets d'investissement que le législateur a approuvé par la loi du 24 juillet 2000:

| | | |
|-----|--|---------------------|
| 1a° | Ligne de Zoufftgen à Luxembourg (renouvellement complet des voies existantes entre Bettembourg/frontière et Luxembourg) | 505.000.000.- LUF |
| 1b° | Ligne Zoufftgen - Luxembourg (aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange, augmentation de la capacité de ligne par l'optimisation des blocks de section, intégration du poste de Berchem dans le Poste Directeur de Luxembourg) .. | 546.000.000.- LUF |
| 2° | Mise à double voie partielle des lignes de Pétange à Luxembourg et de Pétange à Rodange/frontière et renouvellement et modernisation des installations fixes de ces lignes, en particulier dans les secteurs des gares de Pétange et Rodange | 1.992.547.000.- LUF |
| 3° | Renouvellement complet de voie et des infrastructures de la ligne de Luxembourg à Gouvy, dite "Ligne du Nord", en particulier de la section de voie Walferdange - Lorentzweiler et augmentation de la capacité de ligne | 584.834.000.- LUF |
| 4° | Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en gare de Wasserbillig | 828.500.000.- LUF |
| 5° | Renouvellement et modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares | 322.684.000.- LUF |
| 6° | Gare Esch-sur-Alzette (modernisation et renouvellement des installations fixes, situation définitive) | 894.000.000.- LUF |
| 7° | Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg | 1.000.000.000.- LUF |
| 8° | Mise à trois voies du viaduc de "Pulfermuehle" en gare de Luxembourg | 1.000.000.000.- LUF |
| 9° | Installation d'un dispositif d'arrêt automatique des trains et installation d'un système de contrôle de vitesse sur l'ensemble du réseau | 995.000.000.- LUF |
| 10° | Aménagement de nouveaux quais pour voyageurs | 400.000.000.- LUF |
| 11° | Alimentation du réseau ferré luxembourgeois en énergie électrique de traction dans l'optique du trafic au début du 21e siècle | 1.416.011.000.- LUF |
| 12° | Renouvellement et suppression de passages à niveau sur l'ensemble du réseau | 498.000.000.- LUF |
| 13° | Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen | 900.000.000.- LUF |

| | | |
|-----|--|-------------------|
| 14° | Renouvellement de voie et d'appareils de voie, aménagement de nouvelles voies et de nouveaux appareils de voie tertiaires et aménagement de supports spéciaux antigraissage dans les aiguilles des appareils de voie | 350.000.000.- LUF |
|-----|--|-------------------|

3.4. L'actualité ferroviaire en 2000

3.4.1. La sécurité dans l'entreprise

Par sa déclaration du 14 décembre 1998 intitulée "AMELIORER LA SECURITE AU TRAVAIL", le Comité des Directeurs avait fait siennes les priorités fixées par le Ministre des Transports et avait déclaré la sécurité aux CFL comme préoccupation majeure bénéficiant d'un traitement de première priorité. Au courant de 2000 cet engagement a été confirmé pour la poursuite de la mise en œuvre du plan d'action global, initié à l'époque par des consultants, adapté et complété auparavant. Les efforts de l'entreprise se concentrent sur la consolidation d'une culture de la sécurité au sein de l'entreprise, en tentant de diminuer les risques liés aux facteurs humains et de mettre en œuvre des moyens techniques supplémentaires. L'énumération qui suit montre quelques mesures-clé à réaliser ou en réalisation. Il ne faut pas oublier que d'autres réalisations techniques, par exemple la mise en service d'un nouveau poste directeur (installation de signalisation et de desserte des aiguilles et des signaux) informatisé en gare de Pétange a amélioré considérablement les conditions de sécurité. De même sur le plan humain des conditions pour consolider ce qui a été atteint ont été mises en place: des contrôles médicaux plus performants, une sensibilisation des collaborateurs pour les risques, une évaluation des progrès par l'établissement de statistiques et d'audits de sécurité sur le terrain.

3.4.1.1. *La sécurité des circulations*

En matière de sécurité des circulations les principaux projets en cours et les mesures essentielles réalisées en 2000 sont:

- 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. La commande d'un simulateur a été adjugée et les premiers travaux de génie civil ont été entamés. La mise en service du simulateur est prévue au courant de l'année 2001.
- Dans sa séance du 29 novembre 1999, le Conseil d'Administration a décidé d'équiper l'ensemble du réseau ferré luxembourgeois du système de contrôle de vitesse européen unifié ETCS/ERTMS. Les premières démarches pour la mise en place ont été faites en 2000. En attendant la transposition de cette mesure, les CFL poursuivent activement les travaux d'installation du dispositif d'arrêt automatique MEMOR II+ . Au courant de l'année 2000, les travaux d'équipement des signaux fixes et des engins moteurs des CFL ont été poursuivis. Les problèmes d'adaptation de la software existante (MEMOR II) ont été résolus et l'équipement intégral des engins moteurs CFL est prévu vers la fin 2001. En vue de faire équiper les engins étrangers circulant sur le réseau CFL du système d'aide à la conduite MEMOR II+ les

contacts ont été renforcés avec les réseaux voisins. Les pourparlers ont été concluants et des dates de mise en pratique ont été fixées avec la DB et la SNCB. Avec la SNCF les pourparlers ont abouti à une étude des différentes variantes techniques possibles.

- Dans le souci d'offrir au personnel une formation de base et continue l'existence d'une réglementation adaptée aux critères de la sécurité est de rigueur. Afin de faciliter la compréhension et la transposition de la réglementation sur la circulation ferroviaire, celle-ci sera adaptée et schématisée. La transposition de cette mesure demande un effort considérable et ne sera réalisée que progressivement.
- En vertu du Règlement grand-ducal du 17 juillet 2000 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant les substances dangereuses, un groupe de travail a été constitué pour l'élaboration d'un "Plan d'urgence matières dangereuses gare de Bettembourg". L'inspection du Travail et des Mines (ITM) participera à la finalisation du Plan d'urgence.
- En collaboration avec le consultant Emch + Berger, une banque de données reprenant tous les incidents et accidents de l'exploitation ferroviaire a été créée. L'objectif de cette base de données est, entre autres, de par l'analyse approfondie des causes, permettre une évaluation des risques et détecter les points faibles du système.

3.4.1.2. *La sécurité du travail*

Dans le domaine de la sécurité du travail l'année 2000 a été marquée par la finalisation et la consolidation des mesures entamées en 1999:

- Un groupe de travail s'occupe de l'édition de manuels digests et abordables sur la sécurité. Les manuels à confectionner ont la vocation de mettre à la disposition du personnel un document structuré et facilement applicable. Une agence externe a été engagée pour la confection de ces manuels dont le premier sera destiné aux personnes (internes des CFL et externes des entreprises privées) qui peuvent séjourner sur ou aux abords de voies où des mouvements ferroviaires ont lieu.
- Le Comité-Directeur de la Sécurité (CDS) a décidé d'introduire le principe "Landlord", en guise de projet pilote, aux ateliers de Luxembourg et ultérieurement en gare d'Ettelbruck. Le but en est de définir les responsabilités en rapport avec la sécurité au lieu de travail, de centraliser certaines fonctions de sécurité et de désigner un interlocuteur unique par lieu. Le projet pilote des Ateliers de Luxembourg a démarré en août 2000, celui de la gare d'Ettelbruck a été redéfini et démarrera en 2001.
- Le recensement des accidents de travail a été amélioré pour dresser des statistiques plus détaillées. L'analyse de ces statistiques est régulièrement à l'ordre du jour du CDS.
- Les audits de sécurité se sont généralisés et sont faits à tous les niveaux et dans tous les domaines de l'entreprise. L'analyse des rapports a révélé certaines failles et l'année 2001 doit être utilisée pour améliorer la qualité des audits et spécialement pour garantir la réalisation à court terme des mesures de correction proposées.
- Pour adapter la réglementation sur les vêtements de protection et de sécurité ainsi que sur les équipements de protection individuelle (EPI) à la législation en vigueur, des

instructions nouvelles ont été finalisées au 1er janvier 2001. Après l'acquisition en 1999 de vêtements en Gore-Tex une étape importante dans l'amélioration du point de vue équipement a été réalisée. Le Gore-Tex allie confort, qui en soi est déjà un élément de sécurité, une visibilité optimale due à la couleur fluorescente et aux bandes réfléchissantes et une bonne étanchéité. En 2000 plusieurs essais avec d'autres équipements de sécurité (souliers, gants, masques etc.) ont été faits. La mise à disposition des équipements retenus s'est faite pour certains équipements, pour d'autres, spécialement les souliers, cette mise à disposition sera organisée en contact étroit avec le personnel sur le terrain.

- La prévention contre les incendies dans le bâtiment de la Direction Générale des CFL a été relancée. En 2000 le service RH, en tant que concierge, en collaboration avec le Service de Sécurité a analysé le dossier complet de la lutte contre les incendies et l'évacuation des occupants du bâtiment. Dans une première étape les équipes de sécurité ont été complétées et les agents de ces équipes ont été formés par une agence externe. Dans une deuxième étape, qui s'étirera sur plusieurs mois de l'année 2001, la consigne d'incendie sera adaptée et une agence externe fera un audit de l'état des lieux avec propositions d'améliorations.
- Avec la mise en vigueur de l'ordre général 14 le 1^{er} décembre 2000, les CFL ont entériné l'organisation de la sécurité et de la santé du travail au sein de la société tout en transposant les dispositions légales arrêtées au cadre de la loi du 17 juin 1994.

3.4.2. La qualité au sein de l'entreprise

3.4.2.1. *Création d'une instance centrale "Qualité"*

Le Plan Qualité Voyageurs arrêté par le Conseil d'Administration dans sa séance du 29 mai 2000, a fait ressortir la nécessité d'une instance centrale "Qualité". Comme suite, une "Division Qualité" a été créée au sein du "Service Coordination et Planification"

L'essentiel du travail futur de la division Qualité du ressort Coordination et Planification consiste à assurer un rôle d'initiative, de coordination, d'accompagnement, de conciliation et de suivi. La division qualité accompagne des initiatives, en faisant profiter les responsables d'expériences déjà acquises autre part dans l'entreprise. Elle veille à assurer une cohérence dans les méthodes des démarches qualité des différents services.

Par contre, il n'est pas prévu qu'elle se substitue aux responsables actuels des initiatives en cours. Il est aujourd'hui reconnu que la Qualité n'est pas à considérer comme une branche à part, mais qu'elle doit se faire dans les services même qui continueront de gérer leurs propres projets et initiatives.

3.4.2.2. *Actions en cours*

Formation

Le personnel des trains, tout comme le personnel des guichets et les chefs de surveillance sur les quais, ont reçu une formation spécifique de sensibilisation et de motivation dans le but d'approfondir leur orientation vers le client. Les agents d'accompagnement des trains ont été équipés d'un GSM, qui, en cas de situation dégradée, leur permet de se renseigner sur la durée et les causes des perturbations et de diffuser ces informations vers les clients.

Sûreté des voyageurs

Dans un souci d'augmenter la sûreté des clients, la présence policière en gare de Luxembourg a été renforcée. La présence d'agents de sécurité dans certains trains sensibles va dans le même sens.

Propreté

L'image de propreté de la gare de Luxembourg a été améliorée sensiblement avec un nettoyage approprié, l'interdiction de fumer dans le hall, la prise de service du nouveau gérant des toilettes accessibles au public. Des différentes initiatives sont en phase de planification pour améliorer d'une manière générale la propreté et l'entretien des gares CFL.

Annonces par haut-parleurs

La pratique des annonces par haut-parleurs, qui donne parfois lieu à remarque a été soumise à un examen critique par un groupe de travail ad hoc. Il a été retenu de rechercher une solution technique et d'équiper à titre d'essai la gare d'Ettelbruck et la ligne qu'elle gère, d'un système d'annonces automatisées.

Réclamations et suggestions

Un poste réclamations et suggestions a été créé. Une campagne de publicité est prévue pour augmenter la notoriété de ce poste et faire de sorte qu'il soit effectivement utilisé par les clients.

Exigences des clients

Des sondages auprès de la clientèle réelle et potentielle ont fait ressortir une insatisfaction certaine des clients en rapport avec la coordination trains et bus. Ce point sera amélioré à partir du prochain changement d'horaire en juin prochain.

L'initiative ponctualité

Cette initiative qui est accompagnée par un groupe de travail inter-services a été mise en place par le service GR après l'introduction du Takt'98. Même si la régularité des trains n'a pas encore atteint aujourd'hui le niveau souhaité, les travaux de ce groupe de travail ont néanmoins permis de renverser la tendance, de passer de plus ou moins 70 % de trains ponctuels à 83 % avec une tendance à la hausse. Il est envisagé d'approcher, avec la réorganisation des horaires en juin prochain, un niveau de 90 %. Par train ponctuel est à comprendre un train avec un retard nul ou de moins de trois minutes.

Suivi des trains de FRET

Le service Gestion Réseau a mis au point un système de suivi et de traitement statistique des retards des trains de fret qui est devenu opérationnel le 1er janvier 2001. Ce nouvel outil permettra de suivre les retards des trains de fret avec précision et d'en cerner les causes.

Certification ISO

Dans le but d'augmenter leur compétitivité et la qualité de leurs services, les ateliers de Pétange ont poursuivi leur démarche de certification ISO 9000.

Assurance de qualité dans le trafic combiné

Afin de pouvoir garantir une assurance qualité par rapport à ses clients, la filiale EuroLuxCargo accorde une importance particulière au suivi des trains du trafic combiné au niveau international.

Quality Management System (QMS)

Ce système est utilisé dans le domaine du contrôle technique des wagons lors de leur échange international. Il permet de surveiller la qualité de ce contrôle technique effectué par les réseaux cédants et de garantir un niveau de sécurité optimal.

3.4.3. Le transport de personnes

3.4.3.1. *Le Service Public national*

Le service par train

Les horaires des trains circulant en trafic national ont subi au courant de l'année quelques adaptations structurelles afin d'enrayer certains retards chroniques. Sur la relation Esch/Alzette - Luxembourg l'offre en place assise a été légèrement augmentée. Mis à part l'accroissement de l'offre en places assises sur la relation Luxembourg – Kleinbettingen, une amélioration sensible

du confort a pu être réalisée en même temps par la mise en exploitation de matériel plus moderne et plus confortable.

Le service par bus

Le Service BU est chargé du transport en commun routier des voyageurs.

Le personnel de conduite, au nombre de 139, est attaché au Garage de Luxembourg et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbruck.

| Luxembourg | Echternach | Ettelbruck |
|------------|------------|------------|
| 104 | 22 | 13 |

Pendant l'exercice 2000, le personnel de conduite a totalisé 4.603.422 kilomètres (4.605.285 en 1999).

L'atelier du Service BU a, hormis la réparation des autobus et des voitures de service, également pour charge l'entretien et la réparation des oblitérateurs des 4 réseaux de transport en commun (AVL, CFL, RGTR et TICE).

3.4.3.2. Le trafic transfrontalier

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, à un prix modique.

Le succès spontané qu'a connu le nouveau produit lors de son lancement en 1999, s'est vu confirmé durant l'exercice 2000 pour atteindre le nombre de 1392 titres vendus par les seuls CFL représentant plus de deux mille deux cents voyageurs.

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

- abonnements *FlexWay*, destinés à la clientèle lorraine et vendus à 38.800 exemplaires en 2000 (28.500 en 1999), ce qui représente un accroissement de 36% par rapport à l'exercice antérieur;
- cartes - train Arlon - Luxembourg et Gouvy - Luxembourg, destinées aux navetteurs fer belges, vendus à quelque 12.300 exemplaires par an (10.600 en 1999), représentant une progression de 16% par rapport à l'exercice antérieur;

- abonnements *OekoCard*, destinés aux frontaliers de la région de la Ville de Trèves, qui ont enregistré une progression de quelque 22% pour arriver à un nombre mensuel moyen de vente de 125 abonnements (100 en 1999).

Le succès de l'offre transfrontalière existante sur la relation Luxembourg – Thionville et au-delà ainsi que la réouverture de l'arrêt de Hettange - Grande en début d'année a nécessité quelques changements au niveau des horaires. Hormis la mise en place de 2 nouveaux trains, l'origine ou la destination de certains a été reportée de Metz à Nancy, tandis que bon nombre de trains marquent un arrêt à Hettange - Grande.

Sur l'axe Luxembourg – Longwy, la desserte a été accrue par la circulation de 4 allers et retours supplémentaires à partir du changement d'hiver.

3.4.3.3. *Le trafic voyageurs international*

L'exercice 2000 est marqué par une progression sensible du trafic général à destination de nos trois pays limitrophes.

Le trafic vers la Belgique

Avec le changement de l'horaire d'été, les trains de la desserte cadencée InterCity entre Luxembourg et Bruxelles se sont vus dotés d'automotrices modernes climatisées du type AM96 des Chemins de Fer Belges.

Notons également la reprise des circulations directes sur la relation InterRegio Luxembourg – Liège après l'achèvement des travaux d'électrification de la Ligne 42. La desserte se fait en traction électrique tandis que la gare de destination / d'origine des trains a été reportée de Lièges-Guillemins à Liers.

Tout comme pour les exercices antérieurs, les résultats en trafic CFL - SNCB ont pu être consolidés.

Le produit "PASS PARTOUT", destiné aux jeunes de moins de 26 ans et commercialisé par tous les points de vente CFL au prix très attractif de 520.-LUF pour un aller et retour de toute gare CFL vers toute gare SNCB, reste tout aussi attractif que pendant les exercices écoulés et a été vendu à quelque 24000 exemplaires.

De pair, le produit "ESCAPADE", destiné aux voyageurs isolés et aux mini-groupes de 2 à 5 personnes, a progressé de quelque 9% en chiffre d'affaires au cours de l'année 2000.

Le trafic vers la France

La France, une des destinations préférées des Luxembourgeois, enregistre un véritable boom côté voyages par rail, dû notamment à la distribution de produits particuliers SNCF par la gare de Luxembourg améliorant d'emblée le chiffre d'affaires global de quelque 10% par rapport à l'exercice 1999.

Afin de répondre à l'attente de la clientèle, l'offre trains sur la relation Luxembourg – Paris a été nettement améliorée. Une nouvelle desserte en train EuroCity au départ de Luxembourg en milieu d'après-midi a été mise en place et diverses adaptations ont été apportées aux horaires des trains existants.

Le trafic vers l'Allemagne

Les ventes du billet frontalier particulier, dénommé "Tagesrückfahrkarte" et valable entre le Grand-Duché et la Ville de Trèves ne cessent de progresser depuis quelques années pour atteindre un volume de quelque 50.500 titres vendus en 2000, ce qui représente une progression de 6,35% par rapport à l'exercice antérieur.

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

Le train InterRegio au départ de Luxembourg en milieu de matinée a été prolongé au-delà de Münster jusqu'à Bremerhaven.

Les voyages organisés

Depuis 2000, l'agence de voyages CFL – EVASION, qui est aussi associée à l'Union Luxembourgeoise du Tourisme (ULT) émet la brochure "Railworld" qui reprend tous les voyages organisés par la filiale des CFL. Elle comprend, en plus des voyages en T.G.V. spécial organisés deux fois par année pour quelques 350 personnes vers la Côte d'Azur et Rosas en Espagne, d'autres voyages organisés avec des groupes moins importants. Citons par exemple les voyages en groupe vers l'Ardèche, le Périgord en France, Kandersteg en Suisse ou encore le "Christmas Shopping" à Londres.

Le train spécial à destination de Hanovre à l'occasion de l'"EXPO 2000" avec plus de 450 participants, dont 232 jeunes, a connu un plein succès. Les jeunes ont représenté le Luxembourg à la journée luxembourgeoise le 15 juillet 2000 lors de l'exposition mondiale.

Mentionnons encore les voyages scolaires éducatifs ou de loisir à destination de Paris, ainsi que les excursions à destination du parc "Walibi Schtroumpf" à Hagondange qui ont de nouveau connu un grand succès.

L'organisation par le Groupement des Amis du Rail du "Luxembourg – Blankenberge - Express" en saison estivale, et des voyages ponctuels à l'occasion des marchés de Noël à Cologne et Monschau et de l'exposition internationale du modélisme ferroviaire à Cologne a été reconduite, ainsi que le "Musel – Nostalgie - Express" organisé par l'Association "5519" d'entente avec les CFL.

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 confirmé par un renforcement hors pair du partenariat existant menant à une

collaboration plus étroite dans la commercialisation de l'offre BIJ et ce déjà à partir du changement d'horaire 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 premiers effets au cours de l'exercice 1999 par une amélioration considérable de quelque 16,5% du chiffre d'affaires. En 2000, le chiffre d'affaires réalisé a progressé une deuxième fois de 16,5%.

Les événements pro ferroviaires

Tout comme les années précédentes, différents trains spéciaux ont été mis en circulation à l'occasion de diverses manifestations traditionnelles, folkloriques ou culturelles, comme par exemple:

- la Cavalcade de Diekirch
- la Fête du Genêt à Wiltz
- le Grengen Zuch organisé par NATURA
- la Journée des Jeunes organisée par UGDA
- le Jugendzuch combiné avec la Journée Mondiale du Tourisme
- les transports effectués pour les visiteurs du Festival Européen de Théâtre en Plein air et de Musique à Wiltz
- les trains spéciaux à vapeur organisés en collaboration avec l'association "5519" à l'occasion du Centenaire de la ligne ferroviaire Luxembourg - Pétange.

En matière de promotion d'image de marque du rail, il importe de relever également la participation des CFL à la "Vakanzfoire", la Foire Internationale de Printemps, l'Oekofoire et l'Exposition de modélisme ferroviaire à Walferdange.

3.4.4. Le Transport de fret

Au cours de l'année, une revalorisation de la ligne dite "Nordstreck" a pu être obtenue grâce aux nouveaux trafics conteneurs empruntants le point - frontière Troisvierges / Gouvy. Notons également la création de deux nouveaux trains de desserte entre Ettelbruck et Bissen, la réorganisation de la desserte des Moulins de Kleinbettingen et des dessertes supplémentaires de l'embranchement SHELL à Bertrange.

Les trains de lotissement entre le réseau CFL et la DB étant assurés, à partir du changement horaire hiver, par les locomotives CFL du type ME 26, un service "shuttle" a été mis en place entre les triages de Bettembourg et d'Ehrang, évitant ainsi les longs arrêts pour changement de traction en Gare de Wasserbillig.

3.4.4.1. L'évolution du trafic

La tendance principale qui se dégage de l'évolution du trafic 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 EuroLuxCargo 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 | 1998 | 1999 | 2000 | variations en % | |
|------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|
| | | | | 2000/1999 | 2000/1998 |
| Départ / Arrivée | 7.974 | 8.179 | 8.919 | + 9,05 | + 11,85 |
| Transit | 7.685 | 8.091 | 8.164 | + 0,90 | + 6,23 |
| Sous-total | 15.658 | 16.271 | 17.083 | + 4,99 | + 9,10 |
| National | 2.579 | 3.030 | 2.909 | - 3,99 | + 12,80 |
| Total | 18.238 | 19.300 | 19.992 | + 3,59 | + 9,62 |

Ce premier tableau montre une progression de 3,59 % des tonnes nettes transportées.

En comparant les tonnages transportés en 1999 et 2000 nous constatons un développement du trafic international de l'ordre de 4,99 % et une régression du trafic national de 3,99 %.

Unité: millier de tonnes-km

| Trafic total | 1998 | 1999 | 2000 | variations en % | |
|------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|---------------|
| | | | | 2000/1999 | 2000/1998 |
| Départ / Arrivée | 257.092 | 258.848 | 274.745 | + 6,14 | + 6,87 |
| Transit | 277.165 | 290.924 | 297.056 | + 0,90 | + 2,11 |
| Sous-total | 534.257 | 549.771 | 571.801 | + 4,01 | + 7,03 |
| National | 90.058 | 110.676 | 111.053 | + 3,41 | + 23,31 |
| Total | 624.315 | 660.448 | 682.854 | + 3,39 | + 9,38 |

Ce deuxième tableau fait ressortir une augmentation de 3,39 % des tonnes/kilomètres qui suit la variation des tonnes nettes transportées.

3.4.4.2. *Le trafic intérieur*

Le trafic national a connu une légère régression due notamment au transfert d'une partie des trafics de clincker sur la voie directe par fer à cause de travaux de réaménagement des installations de déchargement des péniches à Neuwied et à l'interruption de production du four électrique à Esch-Belval pendant un mois et demi.

3.4.4.3. *Les trafics à l'import et à l'export*

La progression importante des trafics à l'import / export concernent surtout le secteur sidérurgique qui bénéficie d'une conjoncture exceptionnelle. Le transfert progressif de la production de fil-machine de Longwy vers Schiffflange s'est manifesté par une progression des importations de demi-produits sidérurgiques et des exportations de produits finis. On note également un développement positif des trafics en provenance et à destination des usines parasidérurgiques. Les importations de produits pétroliers, de sables et pierres augmentent considérablement.

3.4.4.4. *Le trafic de transit*

Le trafic de transit connaît une légère progression malgré la cessation du trafic de combustibles solides et une diminution du trafic de produits pétroliers, des demi-produits sidérurgiques et une légère baisse du trafic combiné. Les pertes sont compensées par une évolution positive des trafics de produits sidérurgiques finis et de bois bruts.

3.4.4.5. *Le trafic combiné*

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

Unité: millier de tonnes

| Trafic total | 1998 | 1999 | 2000 | variations en % | |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|---------------|
| | | | | 2000/1999 | 2000/1998 |
| International | | | | | |
| Départ | 324,0 | 289,1 | 237,2 | - 17,95 | - 26,57 |
| Arrivée | 289,9 | 231,3 | 213,8 | - 7,57 | - 26,25 |
| Transit | 3.582,2 | 4.016,3 | 3.970,8 | - 1,13 | + 10,85 |
| Sous-total | 4.196,1 | 4.536,7 | 4.421,8 | - 2,53 | + 5,38 |
| National | | | | | |
| Total | 7,3 | 22,6 | 37,4 | + 65,49 | + 412,33 |
| Total général | 4.203,4 | 4.559,2 | 4.459,2 | - 2,19 | + 6,09 |

Unité: millier de tonnes-km

| Trafic total | 1998 | 1999 | 2000 | variations en % | |
|----------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|---------------|
| | | | | 2000/1999 | 2000/1998 |
| International | | | | | |
| Départ | 4.725 | 4.914 | 4.397 | - 10,52 | - 6,94 |
| Arrivée | 5.072 | 4.478 | 3.732 | - 16,66 | - 26,42 |
| Transit | 127.934 | 143.569 | 141.710 | - 1,29 | + 10,77 |
| Sous-total | 137.731 | 152.961 | 149.839 | - 2,04 | + 8,79 |
| National | | | | | |
| Total | 398 | 1.087 | 1.792 | + 64,86 | + 350,25 |
| Total général | 138.129 | 154.047 | 151.631 | - 1,57 | + 9,77 |

Le tassement global du tonnage est dû à une perte de trafic de transit, par la déviation d'une partie du transit italien par l'axe allemand et d'une partie du transit français directement par Quévy (en juin et décembre).

La croissance des activités de la filiale " Container Logistics Bettembourg " (CLB) dans le cadre du transport combiné se poursuit. Le nombre de manutentions effectuées au terminal de Bettembourg a dépassé la barre des 30.000 ce qui représente environ 25% d'augmentation par rapport à l'année précédente.

Pour faire face à cette croissance, des investissements importants ont été réalisés tels que l'acquisition d'un deuxième engin de manutention mobile, le choix d'un système informatique de gestion des services opérationnels avec optimisation des capacités de train, transshipment et intégration des parcours routiers d'approche. En outre, les surfaces de stockage ont été agrandies à nouveau et différents projets de partenariat interrégional sont en cours. Certains de ces projets ont trouvé le soutien des programmes PACT et Interreg.

Malheureusement, le glissement de cette hausse de tonnage du trafic "départ - arrivée" vers le trafic de transit ne couvre pas la perte globale dans le trafic combiné.

3.4.4.6. *Le corridor BELIFRET*

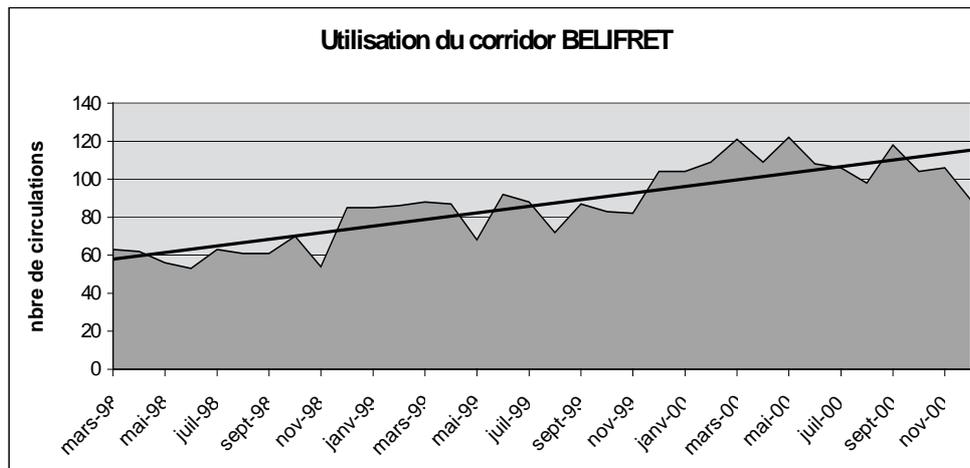
Un peu plus de six mois après le franchissement du cap symbolique du 2000ème train BELIFRET un nouveau passage vient d'être franchi : plus de 3000 trains sont, à ce jour, passés sur ce corridor.

Le corridor BELIFRET, dont les CFL gèrent le Guichet Unique et qui a démarré en janvier 1998 avec 38 circulations par mois, atteint aujourd'hui une fréquence d'utilisation moyenne de 110 circulations mensuelles.

Il reste le premier corridor de fret européen et l'un des seuls sur lequel les trains circulent de manière régulière.

Cet indéniable succès démontre la pertinence du projet et prouve que la coopération ferroviaire, tant entre gestionnaires d'infrastructure qu'entre entreprises ferroviaires, peut être génératrice de nouveaux transports.

L'expérience du corridor BELIFRET, premier exemple concret de la capacité des réseaux ferroviaires à coopérer dans ce cadre, pendant ses trois premières années d'activités représente une base solide pour la mise en œuvre du Réseau Trans Européen de Fret Ferroviaire (RTEFF) actuellement développé par l'Union Européenne.



3.4.5. Les ressources humaines

3.4.5.1. *Le personnel actif*

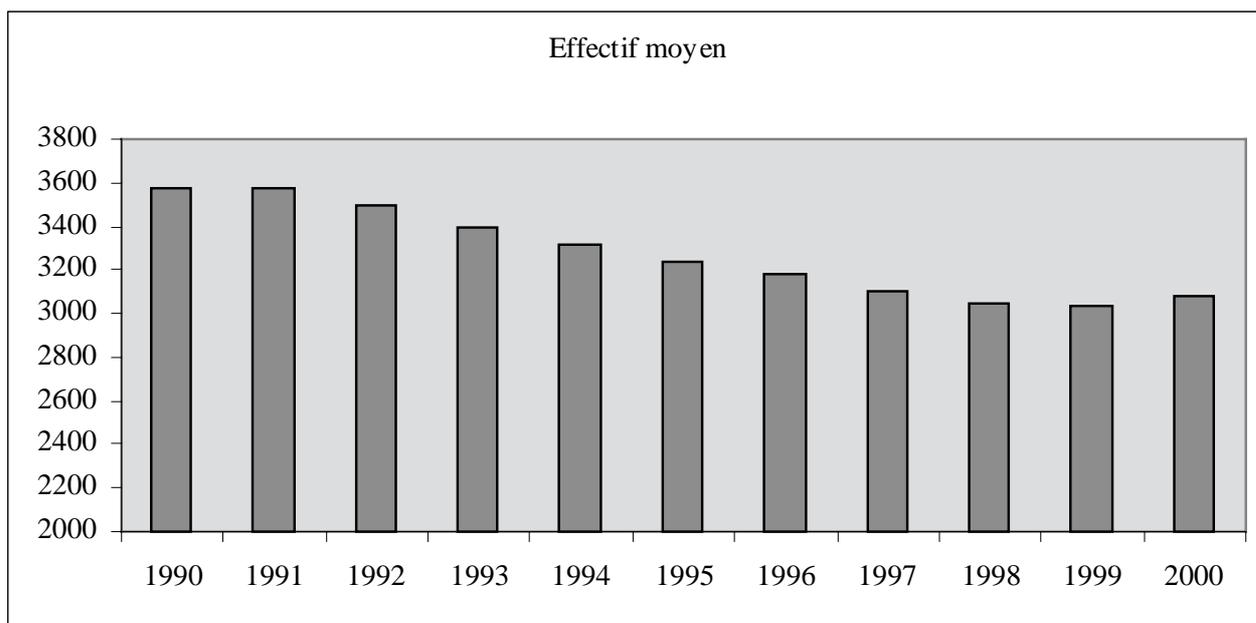
Le tableau ci-après regroupe les embauchages respectivement les reprises, par exemple après un congé sans traitement, réalisés au cours de l'exercice 2000:

| | |
|----------------------|------------------|
| Cadre hors statut: | 2 agents |
| Carrière inférieure: | 92 agents |
| Carrière artisanale: | 60 agents |
| Carrière moyenne: | 16 agents |
| Carrière supérieure: | <u>38</u> agents |
| Total: | 208 agents |

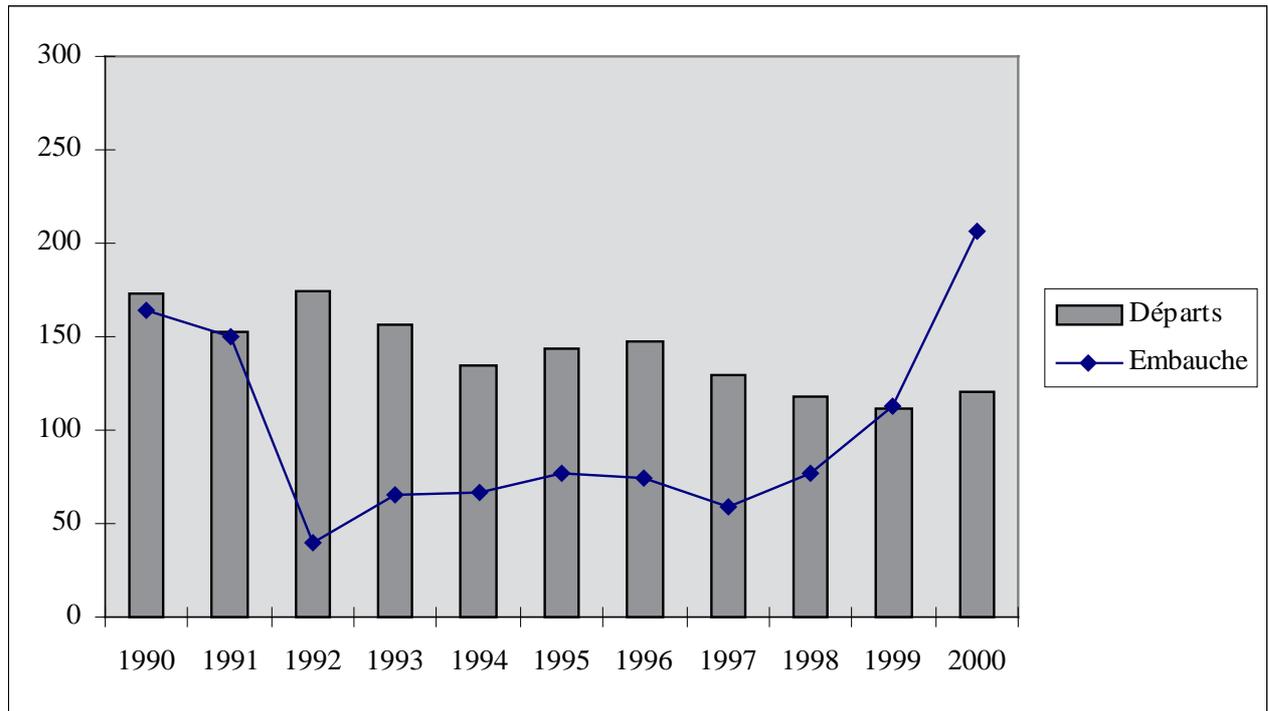
Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période ne s'est élevé qu'à 121 unités, l'effectif sur place a connu une augmentation de 87 agents. Comparé à l'effectif moyen annuel sur place qui s'est élevé, compte tenu du personnel non disponible en raison d'un congé de maternité respectivement d'un congé pour travail à mi-temps, à quelque 3060 agents, l'effectif approuvé a été dépassé d'environ 35 agents, soit environ de 1,2%.

Ce dépassement s'explique par le fait que les responsables des CFL ont été obligés de renforcer certaines filières en manque sensible de personnel. Ainsi, la seule filière du personnel "mécanicien", avec un effectif moyen sur place de 299 agents, par rapport à un effectif nécessaire de 327, a été renforcée par plus de 30 recrues. A noter que ce personnel n'entrera en ligne de compte pour effectuer des prestations réelles qu'après une période de formation fixée actuellement à 27 mois.

Le graphique ci-après compare les effectifs approuvés avec les effectifs moyens sur place entre 1990 et 2000:



Le deuxième graphique regroupe les valeurs absolues des départs et embauchages enregistrés entre 1990 et 2000:



3.4.5.2. *Le personnel retraité*

A la date du 31 décembre 2000, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3965.

3.4.6. Les moyens d'exploitation

3.4.6.1. *Les installations fixes et les équipements*

Le réseau ferré

Le réseau ferré luxembourgeois, dont les CFL assument la gestion pour compte de l'Etat selon la loi du 10 mai 1995, s'organise autour des lignes principales suivantes qui convergent toutes à Luxembourg:

- Luxembourg - Ettelbruck - Troisvierges frontière,
- Luxembourg - Wasserbillig frontière,
- Luxembourg - Kleinbettingen frontière,
- Luxembourg – Zoufftgen frontière avec la ligne Bettembourg - Esch/Alzette - Pétange,
- Luxembourg - Dippach - Rodange frontière avec l'antenne vers Athus.

En outre, 47 embranchements et sous-embranchements constituent les points de départ ou d'arrivée du trafic fret.

Au 31 décembre 2000, la longueur totale des lignes s'élève à 274 kilomètres dont:

- 140 kilomètres à double voie et
- 134 kilomètres à voie unique.

La longueur totale des voies est de 617 kilomètres dont 435 de voies principales et de gare et 182 kilomètres de voies de service.

Le réseau ferré comprend entre autres 1014 appareils de voie.

95% du réseau est électrifié, soit une longueur totale de 574 kilomètres de voies, dont

- 48 kilomètres de voies en courant continu 3 kv et
- 526 kilomètres de voies en courant alternatif monophasé 25 kv/50Hz.

Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

Contrôle de vitesse des trains

Dans le cadre de la réalisation du système d'arrêt automatique des trains "MEMOR II+", les travaux de pose de crocodiles au droit des signaux fixes principaux sur la ligne du Nord et en gare de Pétange - Rodange ont été réalisés. Les signaux de la bifurcation Luxembourg - Stadtgrund ont été équipés et mis en service.

Au 31 décembre 2000, 35,7% des signaux fixes principaux sont équipés et en service.

Le développement d'un codeur combiné ETCS/crocodile et les travaux pour garantir l'alimentation en campagne des codeurs ont été entamés.

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

Passages à niveau

Le réseau national compte actuellement 150 passages à niveau, pour la plus part équipés de demi-barrières automatiques. Les CFL ont fait au courant de l'année 2000 des efforts considérables pour sécuriser respectivement pour supprimer ces points de jonction.

Dans le cadre du renouvellement systématique des installations techniques de passages à niveau sur le réseau ferroviaire, 6 PN ont été équipés au cours des mois de septembre à décembre de nouvelles signalisations automatiques lumineuses et sonores en technologie informatisée et complétées de demi-barrières.

Parmi ceux-ci, on relèvera le PN 27 à Rodange pour avoir été la dernière installation du réseau desservie individuellement sur place par un agent sans aucune dépendance matérielle avec les installations de sécurité. Le remplacement s'est opéré lors de la mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé de Pétange - Rodange. Le passage à niveau sous examen comporte cependant un problème de sécurité dû à la file de voitures en attente à l'intersection toute proche qui risque de s'allonger au-delà du passage à niveau. Même si les règles du Code de

la Route sont claires à cet égard en ce qu'elles interdisent l'engagement sur les voies ferrées pour autant que le passage ne soit pas libre, ces prescriptions sont trop souvent ignorées par nombre de conducteurs. L'administration communale de Pétange a été invitée de procéder dans les meilleurs délais à une étude commune des mesures préconisées en associant à cet examen l'Administration des Ponts et Chaussées.

Pour le PN 99 à Mertert et le PN de l'embranchement Shell à Bertrange - Strassen, les nouvelles installations ont remplacé de simples signalisations lumineuses, et ont donc sensiblement accru le niveau de sécurité.

Aux PN 69, 72, et 73 de la ligne Luxembourg - Wasserbillig, d'anciennes installations ACEC ont été remplacées à l'identique.

Le P.N. 70 à Biver sera supprimé et remplacé par un passage inférieur.

Tandis que sur la ligne de Bettembourg à Luxembourg le passage à niveau N°7 à Berchem a pu être supprimé par la création de chemins de contournement, trois nouveaux passages à niveau avec signalisation fixe ont dû être créés suite aux modifications des installations de voie dans l'enceinte du Port de Mertert. En plus le PN privé de l'embranchement Shell à Bertrange a été intégré dans l'infrastructure ferroviaire après la sécurisation citée ci-dessus.

Renouvellements et modernisation aux installations de voie

- **Gare de Bettembourg**
En gare de Bettembourg – Container Terminal, l'accès ferroviaire au terminal intermodal a été facilité par la pose d'un appareil de voie du profil S54 raccordant l'aiguille No. 144 à la voie 68.
- **Gare d'Esch/Alzette**
Les travaux de modernisation commencés en 1999 en gare d'Esch/Alzette par le renouvellement des aiguillages et des voies encadrantes de la tête Schifflange ont été poursuivis. 9 appareils de voie du profil U33 ont été remplacés par des appareils de voie des profils S54 et UIC 60 de technologie moderne; 2.000 m de voie courante ont été remplacés.
- **Gare de Luxembourg**
Les travaux d'adaptation des voies de circulation du secteur triage en gare de Luxembourg ont été entamés par la dépose des voies en cul-de-sac N° 89 à 94. Le renouvellement se fera avec du matériel neuf (1.000m de voie S54 sur traverses en bois avec fixation indirecte élastique sur selles).
- **Gare de Pétange**
Dans le cadre d'un renouvellement partiel des voies du triage de Pétange, quelque 4000 m de nouvelles voies en profil S54 ont été posées sur traverses en bois avec fixation indirecte élastique sur selles.

- Ligne de Luxembourg à Troisvierges
Sur la ligne de Luxembourg à Troisvierges, 3.120 m de rails ont été remplacés en profil UIC 54.
- Ligne de Luxembourg à Zoufftgen
Les travaux de renouvellement complet en profil de rail UIC60 avec augmentation de l'entre-axe à 4,00m (amélioration des conditions de gabarit) de la ligne Luxembourg – Zoufftgen ont été poursuivis. La voie droite entre Berchem - Nord et Luxembourg - Sud (PK 10,000-14,000) a été renouvelée à l'aide d'un train de pose et d'une dégarnisseuse mécanique. Par la suite, les caténaires ont été adaptées au tracé des voies renouvelées et des travaux de génie civil et de drainage ont été exécutés sur le même tronçon.
- Ligne de Berchem à Oetrange
Au poste d'évitement de Syren, deux appareils de voie du profil UIC 54 ont été remplacés par des éléments du profil UIC 60.

Adaptations et modernisation aux installations de signalisation

- Gare de Bettembourg.
Un conteneur équipé d'un poste de signalisation informatisé destiné à des fins de test et d'écolage a été installé dans l'enceinte de l'atelier ST à Bettembourg. Une installation de passage à niveau de la nouvelle technique informatisée a été fournie dans le cadre du projet de renouvellement systématique des installations de PN sur le réseau.
- Gare d'Esch/Alzette
Sur le viaduc entre Esch/Alzette et Belval-Usines, les circuits de voie ont été remplacés par des compteurs d'essieux. Les travaux d'adaptation des installations de signalisation suite aux travaux de renouvellement de voie au secteur tête Schifflange ont été achevés et les installations de traction électrique ont été adaptées à la nouvelle situation des voies.
- Gare de Luxembourg
Les installations de signalisation en Gare de Luxembourg ont été optimisées lors de la mise en service du poste de signalisation décentralisé de Syren / Alzingen afin de permettre des itinéraires de trains et de manœuvre supplémentaires pour les besoins de l'exploitation. Par la même occasion, les logiciels du Poste Directeur ont été adaptés comme suite au relèvement de la vitesse limite sur SFP3 de 30 à 40km/h.
- Gare de Pétange
Le nouveau poste de signalisation informatisé de Pétange - Rodange commandant toutes les installations de sécurité de Pétange et de Rodange a été mis en service au mois de septembre. Il en a été de même pour les installations de block de section automatique à Athus (SNCB) et Mont - St. Martin (SNCF).

- Ligne de Bettembourg à Esch/Alzette.
Les bâtiments modulaires destinés à abriter les installations techniques du nouveau poste de signalisation informatisé de Noertzange ainsi que du poste décentralisé de Tétange ont été mis en place. Les travaux de montage des installations en cabine ont débuté en octobre.
- Ligne de Berchem à Oetrange.
En septembre, le nouveau poste décentralisé de Syren / Alzingen a été intégré dans le PD Luxembourg ce qui a permis d'une part le remplacement des anciennes installations de signalisation de Syren et d'Alzingen, et d'autre part la suppression de la télécommande à partir du poste d'Oetrange.

Adaptations et modernisation aux installations de traction électrique

Le projet du renforcement de l'alimentation électrique sur tout le réseau a vu

- la construction d'une nouvelle sous-station 220/2x25 kv à Esch/Belval
- la construction de deux postes à autotransformateurs à Pétange et à Huncherange
- l'installation du système à 2x25 kv sur les lignes de Pétange - Esch/Alzette et de Bettembourg - Esch/Alzette
- la réalisation du nouveau découpage électrique sur les mêmes lignes permettant une exploitation des installations plus rationnelle et plus flexible.

L'ensemble de ces réalisations a été mis en service le 26 octobre 2000.

- Gare de Luxembourg
En gare de Luxembourg, 3 filtres électriques du type " shunt résonnant à 50 Hz" ont été installés sur le réseau 3000V courant continu.
- Gare de Pétange
Les travaux de mise en service des nouveaux postes de traction électrique et l'adaptation du découpage électrique comme suite à la mise en service du nouveau Poste Directeur ont été achevés.

Adaptations et modernisation aux installations de télécommunication

- Gare de Luxembourg
Au PD Luxembourg, l'équipement de commande téléphonique universel a été adapté comme suite à l'intégration des installations de signalisation de Syren / Alzingen.
- Gare de Pétange
Dans le cadre de la modernisation de la gare de Pétange, les CFL ont aménagé une nouvelle installation numérique de télécommunications, de sonorisation et radiotéléphonie pour les besoins de l'exploitation et des équipes d'entretien de l'infrastructure. En outre, un nouvel équipement digital pour l'enregistrement des conversations avec le chef de circulation a été installé.

- Lignes diverses
Des câbles de télécommunication en cuivre ont été posés entre Oetrange et Wasserbillig, Pétange - Mont St. Martin et Pétange - Athus.

Des câbles à fibres optiques ont été posés sur les tronçons de ligne Luxembourg - Alzingen, Oetrange - Wasserbillig, Wasserbillig - Mertert/Port, Alzingen - Berchem, Pétange - frontières française et belge.

Les installations techniques

Renouvellements et entretiens aux bâtiments et ouvrages

Le patrimoine du réseau ferré comprend 65 gares ou points d'arrêt ouverts au trafic voyageurs.

Les lignes ferroviaires luxembourgeoises parcourent 345 ouvrages d'art assurant le croisement des voies ferrées avec le réseau routier et les cours d'eau. S'y ajoutent 49 passages inférieurs ou supérieurs pour piétons.

- Gare d'Esch/Alzette
En ce qui concerne les installations pour voyageurs, l'ascenseur reliant le souterrain à voyageurs au quai II a été complètement renouvelé.
- Gare de Luxembourg
Un bâtiment modulaire pour les besoins des équipes de maintenance de la Section ITE a été posé près du bâtiment existant à Luxembourg – Hollerich, rue de la Déportation. Les travaux de réaménagement des façades et de renouvellement des fenêtres de l'Hôtel de la Direction Générale ainsi que l'application d'une isolation thermique sont en cours. Comme suite au plan d'action de la sécurité élaboré par Emch & Berger, de nouvelles structures d'accueil sont aménagées au Poste de Commande du Dépôt de Luxembourg pour la prise de service des conducteurs d'engins moteur. Les installations techniques Basse Tension et les postes Moyenne Tension alimentant le Bâtiment Voyageurs de la Gare de Luxembourg et la Direction Générale ont été renouvelés, entre autres pour s'adapter au relèvement de la moyenne tension de 5 à 20 kv programmé par la Ville de Luxembourg. L'ancienne installation d'extinction automatique au gaz halon du Poste Directeur Luxembourg a été remplacée par une installation au gaz ARGONITE sans effet de serre.
- Gares diverses
Des installations de chauffage ont notamment été renouvelées au Bâtiment voyageurs de Bettembourg, à l'ancien Cargo-Center à Luxembourg et au Poste Directeur de Belval-Usines.
- Ligne de Luxembourg à Zoufftgen
Au PK 14,912 a été entamée la reconstruction du passage inférieur " Rangwee ", et ce sous le pilotage de l'administration des Ponts et Chaussées et en partenariat avec la Ville de Luxembourg et la Commune de Hesperange. Ces travaux ont également exigé des

adaptations aux installations de traction électrique. Aux PK 8,302 à Berchem - Sud et 9,402 à Bivange, des passages inférieurs ont été renouvelés pour un meilleur gabarit routier et assortis chacun d'une route de liaison vers l'ancien PN7 à Berchem qui a pu être supprimé de la sorte.

- Ligne de Pétange à Athus
Le pont-rivière sur la Chiers situé au PK 4,068 a été complètement remis en état.

Autres travaux aux infrastructures

- Gare de Bettembourg
L'essor des activités du terminal intermodal a exigé la création de nouvelles surfaces d'entreposage pour conteneurs dans la Zone industrielle "Scheeleck" à Bettembourg. A l'Atelier ST au Magasin IF de Bettembourg, différents travaux ont été exécutés comme p.ex.:
 - la remise en état de l'aire de stockage ST
 - le raccordement au réseau à gaz
 - la réfection du chemin d'accès
- Ligne de Luxembourg à Troisvierges
Sur la ligne de Kautenbach à Wiltz, la tranchée rocheuse côté gauche entre les PK 6,620 et 6,690 a subi un peignage et débroussaillage. L'assainissement de la voie gauche entre les PK 45,825-46,440 a été achevé en gare d'Ettelbruck.
- Ligne de Luxembourg à Wasserbillig
Les tranchées rocheuses côtés droit et gauche entre les PK 1,510 et 1,880 ont été confortées par d'importants travaux de stabilisation.
- Ligne de Luxembourg à Pétange
Le talus gauche aux environs du PK 1,325 (Biff) a subi d'importantes mesures de stabilisation par pieux en béton.
- Ligne Rodange - Mont St.Martin et Rodange - Athus
Plusieurs plates-formes ont été créées pour des guérites d'équipements de signalisation en gares de Mont St.Martin, Athus et Rodange.
- Ligne de Noertzange à Rumelange
D'autres plates-formes ont été aménagées en gares de Noertzange et Tétange pour la pose de bâtiments modulaires préfabriqués pour des installations de signalisation, télécommunications et de traction électrique.

3.4.6.2. *Le matériel roulant*

Le matériel de traction

Les moyens de traction dont disposent les CFL étaient au 31.12.2000:

- 15 locomotives électriques de ligne bitension,
- 17 locomotives électriques monocourant,
- 18 locomotives Diesel-électrique,
- 27 locomotives Diesel-électrique de manœuvre,
- 11 locotracteurs.

Au cours de l'exercice 2000 5 locomotives de la série 1800 ont été équipées par les ateliers CFL d'une installation INDUSI. Avec la première loc équipée en 1999, les CFL disposent donc de 6 engins permettant une interpénétration sur le réseau de la DB AG

Le matériel roulant voyageurs

Le parc moteur pour le transport de voyageurs comportait au 31.12.2000:

- 30 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz,
- 2 automotrices électriques à courant continu 3 kv
- 2 autorails Diesel doubles,
- 3 autorails Diesel monocaisse,
- 16 voitures climatisées "CORAIL" dans un parc commun CFL - SNCF,
- 57 voitures à couloir central,
- 1 voiture "Rendez-Vous" destinée à fournir un service de restauration,
- 2 voitures "Vélos" aménagées spécialement pour le transport des bicyclettes.

Des contacts ont eu lieu avec la SNCF en vue d'une association des CFL au marché que la SNCF a passé avec un groupement de constructeurs français pour la fourniture d'automotrices électriques à deux niveaux.

En décembre 1999 les CFL avaient adjugé à Alstom Belgium Transports le marché relatif à la fourniture de 6 autorails Diesel type X73500. Les 3 premiers autorails de la série 2100 ont été mis en service en octobre et décembre 2000 respectivement.

Au cours du 1er semestre les CFL ont fait équiper par l'atelier DB à Limburg 15 voitures Wegmann du blocage automatique des portes d'accès pour les rendre aptes à une obligation internationale applicable à partir du 01.01.2000.

Le matériel remorqué fret

Pour remédier à la pénurie croissante en wagons destinés au transport de produits les CFL ont:

- acquis le 01 mars 2000 auprès de la SNCF 17 wagons de réemploi du type Tadmks. Il s'agit de wagons à trémies à toiture basculante et à déchargement contrôlé par gravité utilisés pour le transport de clinker entre les sites InterMoselle à Rumelange et Cimenterie à Esch/Alzette. Avant cette acquisition les CFL avaient loué ce matériel auprès de la SNCF. L'acquisition présente des avantages financiers et facilite l'exploitation par rapport à la location. La révision des wagons sera exécutée en 2001 par les Ateliers de Pétange. Le montant total de l'investissement (acquisition + révision) s'élève à 27 mio.
- commandé le 21 mai 2000, après publication au JOCE le 09 novembre 1999, chez TATRAVAGONKA en Slovaquie un lot de 350 wagons plats à bogies de 18,5 m de longueur utile qui, au niveau de la superstructure, se décompose en 3 types différents :
 - 150 wagons Rnss de type standard avec haussettes de bouts et lambourdes escamotables mais sans bords latéraux . Ces wagons sont destinés à remplacer des wagons plats dont la construction remonte à 1964. La livraison a débuté en décembre 2000 et devrait être terminée en avril 2001. Le montant de l'investissement s'élève à 308 mio
 - 80 wagons Renss de type standard. Ces wagons sont équipés de haussettes de bouts et de bords latéraux mais ne comportent pas des lambourdes escamotables. Ils sont surtout utilisés pour le transport de fil machine au départ de la société STFS à Schiffange. La livraison est prévue entre avril et juillet 2001. Le montant de l'investissement s'élève à 177 mio
 - 80 wagons Rilnss. Ce type de wagon ne comporte ni des haussettes de bouts, ni des bords latéraux, mais une couverture mobile du système " Dêbâch'Vit ". Il est utilisé pour le transport de produits sidérurgiques craignant les intempéries. 60 de ces wagons seront équipés d'un aménagement particulier pour le transport de fil machine de haute qualité. La mise en service est prévue entre juillet et novembre 2001. Le montant de l'investissement s'élève à 215 mio.
- commandé le 11 juillet 2000 chez TATRAVAGONKA en Slovaquie un lot supplémentaire de 60 wagons plats à bogies de 25 m de longueur utile. La livraison de ces wagons sera rattachée à la fin de la livraison en cours des 100 wagons Rbnps et se fera ainsi entre mai et juillet 2001. Montant de l'investissement pour les 60 wagons supplémentaires 165 mio.

Notons que les 70 wagons Shimmnss et les 100 wagons Rbnps, commandés en juillet 1999 auprès de TATRAVAGONKA, ont été fournis en 2000 à raison de la totalité pour les 70 Shimmnss (24.05.00 – 30.08.00) et de 22 unités pour les 100 Rbnps (29.09.00 – 31.12.00).

Pour satisfaire à la demande de wagons, les CFL ont renforcé leur parc commercial par la location de 431 wagons, à savoir:

- 100 Rens loués auprès de la AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn).
- 24 Rens loués auprès de la AAE.

- 20 Rens loués auprès de la AAE.
- 20 Rbps (25m) loués auprès de la SNCB.
- 20 Rb(kk)s (20,3 et 22,37 m) loués auprès de GE Rail Services.
- 50 Rnss-z loués auprès de Wagon Trading.
- 41 Slps loués auprès de ACTS Luxembourg.
- 20 Rils loués auprès de la SNCF à partir du 27.09.98.
- 36 Rilns loués auprès de la AAE.
- 30 Sgns loués auprès de la AAE.
- 70 Eanos loués auprès de la AAE.

En fin d'exercice 2000, le parc de matériel remorqué fret compte au total 2514 (fin 1999 = 2276) wagons et se décompose comme suit :

- 403 wagons tombereaux dont 182 à déchargement automatique
- 19 wagons couverts de type ordinaire
- 34 wagons couverts de type spécial
- 387 wagons plats à 2 essieux
- 1196 wagons plats à bogies dont 306 de grande longueur utile (24 et 25 m)
- 245 wagons plats à bogies de type spécial à berceaux et à couverture mobile dont 50 à capots télescopiques
- 58 wagons plats à bogies à bâchage mécanique
- 172 wagons à toit ouvrant dont 99 à 2 essieux et 73 à bogies.

Dans ce total sont compris les 431 wagons loués et les wagons déjà fournis au 31.12.2000 des séries en cours de livraison.

Le parc des wagons de service s'élève à 181 unités et que 60 wagons de particuliers du type Slps sont immatriculés par les CFL au nom de ACTS Luxembourg.

Le matériel routier

Le Service BU dispose d'un parc routier comprenant 33 autobus standard et 16 autobus articulés. Sept nouveaux autobus de la marque RENAULT ont été mis en service fin 2000 en remplacement de sept autobus de la marque Van Hool.

Tous les autobus sont équipés de systèmes de localisation GPS et de télécommunication.

L'atelier de réparation du service BU est chargé de l'entretien et de la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 49 autobus et 130 voitures et camionnettes de service.

3.4.6.3. *L'informatique*

Modifications "hardware"

La multiplication des ressources informatiques, tant du côté serveur que des postes utilisateurs, induit une croissance très importante du volume des informations gérées. Le Service Informatique a accru, au cours de l'année 2000, sa capacité centrale de stockage en ligne de plus de 30 % pour atteindre quelques 600 GigaBytes d'espace connecté aux serveurs d'applications.

D'autre part, trois nouveaux serveurs bureautiques sous Windows NT ont été mis en place dont un faisant office de serveur de CD/DVD accessible à l'ensemble des postes de travail reliés au réseau informatique.

Réalisations "software"

La migration technologique, entamée en 1998, qui visait à équiper le Centre de Calcul des CFL de serveurs d'applications client-serveur sous Unix, a été poursuivie: en 2000, des applications informatiques ont été migrées du main-frame BS2000 vers ces plates-formes, en l'occurrence les traitements informatiques de contrôle, calcul et sauvegarde des primes, satellites à la gestion du personnel et au calcul des rémunérations.

En outre, les CFL utilisaient, depuis 1992, le système de gestion financière SAP dans sa version main-frame R/2, pour les activités de la maison-mère . SAP annonçant l'abandon de cette version au profit de R/3, il était indispensable de mener à bien la migration de l'environnement CFL R/2 vers R/3 sous Unix : ce vaste projet a couvert non seulement la réalisation technique mais aussi la formation de l'équipe de projet et de quelque 350 utilisateurs finaux des différents Services CFL.

Par ailleurs, la gestion financière de la maintenance du matériel roulant a été intégrée avec succès au module Plant Maintenance de SAP R/3 .

En tant que sous-traitant du Ministère des Transports pour la gestion du décompte du RGTR (Régime Général des Transports Routiers), les CFL ont mis en place le calcul d'un nouveau mode de rémunération des entreprises de bus.

Enfin, des travaux informatiques préparant l'arrivée de l'Euro ont été entrepris.

Avant-projets "software"

En collaboration avec un consultant externe, les CFL ont mené à bien une étude ayant pour objet l'automatisation des fonctions de back-office relatives à la vente s'opérant dans les guichets des gares . La réalisation de ce projet est prévue courant 2001.

Dans le cadre du support fourni aux filiales des CFL, le Service Informatique a participé aux études préalables à la mise en place d'un logiciel de gestion du terminal à containers de la filiale CLB.

Etudes d'infrastructure réseau

Des études ont été réalisées dans le cadre du développement de réseaux informatiques locaux et métropolitains, notamment:

- la mise en place d'un nouveau câblage banalisé dans le bâtiment de la Direction Générale,
- l'élaboration d'un réseau métropolitain à Pétange,
- le raccordement du site d'Ettelbruck au réseau informatique.

La réalisation de ces projets a débuté en 2000 pour une mise en exploitation prévue dans le courant de l'année 2001.

Divers

Afin d'améliorer le service rendu à ses clients, le Service Informatique s'est adjoint les services de trois nouveaux collaborateurs dans les domaines de la formation et du support bureautique.

3.4.6.4. L'énergie

Le tableau ci-dessous reprend les éléments essentiels du bilan de consommation d'énergie des CFL pour les besoins du transport en comparaison avec les années précédentes:

Unité: million

| Consommation Energétique | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | variations en % 2000/1999 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|--------------|------------------------------|
| <u>Traction Rail</u> | | | | | |
| Electrique (kWh) | 55,95 | 58,79 | 64,57 | 66,91 | + 3,62 |
| Gasoil (l) | 8,28 | 8,64 | 7,66 | 7,76 | + 1,30 |
| <u>Route</u> | | | | | |
| Gasoil (l) | 1,72 | 1,76 | 1,44 | 1,47 | + 2,08 |
| Essence (l) | 0,01 | 0,01 | 0,01 | 0,01 | ± 0,00 |

Il en ressort une légère augmentation de l'énergie électrique et des produits pétroliers pour l'année 2000.

3.4.6.5. *Les stocks*

La tendance des dernières années conduisant à une diminution des approvisionnements se confirme avec une réduction de 3,23% des stocks. La valeur des entrées (-0,85%) et sorties (-1,16%) est restée pratiquement au même niveau que l'année précédente.

| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | variations en % 2000/1999 |
|--------------------|------|------|------|-------------|---------------------------------|
| Approvisionnements | 502 | 351 | 234 | 232 | - 0,85 |
| Consommations | 580 | 281 | 258 | 255 | - 1,16 |
| Stocks | 662 | 732 | 708 | 685 | - 3,25 |

4. L'Aviation Civile

4.1. Le contexte international

Les chiffres provisoires sur le trafic pour 2000, publiés par l'Organisation de l'Aviation Internationale (OACI) confirment que le trafic aérien présente pour la deuxième année consécutive une forte croissance après le ralentissement (seulement 1%) qui avait marqué l'année 1998. De la sorte la dernière décennie du siècle passé avait vu une croissance continue et spectaculaire pour passer de 1,08 à 1,60 milliards de passagers au niveau mondial.

Les statistiques fournies par les 186 Etats membres de l'OACI montrent en effet que le trafic mondial de passagers exprimé en passagers - kilomètres réalisés a augmenté de 8% au total et de 10% pour les vols internationaux. Contrairement à 1999 où la croissance de l'offre de services internationaux passagers avait dépassé celle du trafic ce qui avait comme conséquence une stagnation du coefficient de remplissage global des vols passagers sur les services internationaux aux alentours de 69%, les augmentations de la capacité des services passagers ont été contenues en 2000 et les coefficients de remplissage moyens ont augmenté pour atteindre des niveaux annuels records de 71% au total et de 72% pour les vols internationaux.

Après la marque record historique du milliard et demi atteint en 1999 en ce qui concerne le nombre de passagers transportés sur les vols réguliers du monde entier, la progression s'est encore accentuée en l'an 2000.

Le trafic régulier de fret a enregistré des augmentations de quelque 10% au total et de 11% pour les vols internationaux en tonnes-kilomètres* réalisées. En termes de tonnage il a dépassé la barre des 31 millions de tonnes.

Sur le plan européen, l'AEA (Association of European Airlines)⁴ a annoncé que le trafic international pour l'ensemble de l'année écoulée s'est accru de 8% contre 6% en 1999, chiffre très proche de la progression annuelle moyenne enregistrée ces neuf dernières années. Les 29 compagnies affiliées ont transporté 201 millions de passagers, soit un plus de 16 millions par rapport à 1999. Les bons résultats proviendraient selon l'AEA principalement des bonnes performances sur les routes transatlantiques qui marquent globalement une hausse de 12%. 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%.

4.2. La situation sur le plan national

4.2.1 Le contexte général

Pour la septième année consécutive l'aviation civile luxembourgeoise a enregistré en 2000 une évolution à la hausse. Les résultats de trafic de l'Aéroport de Luxembourg et des compagnies aériennes luxembourgeoises sont en augmentation, alignés en général autour des taux de

* la tonne-kilomètre est une mesure combinée du trafic de passagers, de fret et de poste qui tient compte de la distance parcourue.

⁴ L'AEA regroupe 29 compagnies aériennes dont également Luxair et Cargolux

croissance moyens enregistrés sur le plan international. Les taux de progression ont cependant été moins prononcés qu'en 1999.

Les constats retenus dans le rapport de l'année 1999 sur l'environnement concurrentiel gardent toute leur valeur. Ainsi 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 de qualité de service et de politique tarifaire afin de s'aligner aux initiatives de la concurrence.

4.2.2. L'Aéroport de Luxembourg

4.2.2.1. *Le trafic aéroportuaire*

Comme pour les années précédentes, l'Aéroport de Luxembourg a connu en 2000 une croissance du trafic passager et fret. Cette croissance continue, mais relativement modeste, surtout pour le domaine passager (+4%) s'inscrit dans la tendance générale du développement des aéroports en Europe et reflète surtout la consolidation des principaux acteurs présents au Findel.

- Mouvements d'avions (annexes 1 et 2)

Contrairement à l'année précédente, le nombre total des mouvements, toutes catégories confondues, n'a augmenté que légèrement de 699 mouvements pour atteindre 85.511 mouvements, soit une croissance de 0.82% par rapport à 1999. On constate en effet que les mouvements internationaux n'ont connu qu'une croissance modérée (+3.34%) alors que les mouvements locaux ont même connu une régression (-5%).

Mouvements par activités (atterrissages et décollages)

| Année | Mouvements Commerciaux | | Mouvements d'aviation générale (et autres) | Mouvements locaux | Total mouvements |
|-------|------------------------|-------------------------------------|--|-------------------|------------------|
| | passagers et fret | Mouvements de l'Aviation d'Affaires | | | |
| 1994 | 35.405 (+9.21%) | 3.160 (+7.4%) | 8.071 (+16.70%) | 24.912 (+6.78%) | 71.548 (+8.96%) |
| 1995 | 36.555 (+3.25%) | 2.818 (-10.82%) | 7.577 (-6.12%) | 22.712 (-8.83%) | 69.662 (-2.56%) |
| 1996 | 37.628 (+2.93%) | 3.176 (+12.70%) | 7.735 (+2.08%) | 26.296 (+15.78%) | 74.835 (+7.42%) |
| 1997 | 40.329 (+7.18%) | 3.119 (-1.79%) | 8.486 (+9.71%) | 28.430 (+8.11%) | 80.364 (+7.39%) |
| 1998 | 43.276 (+7.31%) | 3.839 (+23.08%) | 6.986 (-17.67%) | 23.774 (-16.37%) | 77.875 (-3.09%) |
| 1999 | 48.356 (+11.73%) | 3.678 (-4.19%) | 7.174 (+2.69%) | 25.604 (+7.69%) | 84.812 (+8.91%) |
| 2000 | 50.639 (+4.72%) | 4.613 (+25.42%) | 5.937 (-17.24%) | 24.322 (-5.00%) | 85.511 (+0.82%) |

En 2000, le nombre de mouvements commerciaux passagers et fret a atteint 50.639 unités ce qui représente une augmentation de 4.72% par rapport à l'année précédente. Les mouvements de l'aviation d'affaires ont progressé de 25.42% pour atteindre un total de 4.613 alors que l'aviation générale locale affiche un recul du nombre de mouvements de l'ordre de 5%.

La part de l'aviation locale dans le nombre total des mouvements reste importante avec 28.44% alors que l'aviation commerciale passager et fret représente quelque 59.21% du nombre total de mouvements.

En ce qui concerne les catégories des avions utilisés, il n'y a pas eu de grands changements par rapport aux années précédentes. La part des avions bruyants de la catégorie Chapitre 2 reste marginale en attendant leur interdiction totale sur le territoire de l'Union Européenne à partir du 1^{er} avril 2002.

- Mouvements de nuit (annexe 2)

En ce qui concerne le nombre de vols de nuit, il a été possible en 2000 de renverser la tendance croissante du nombre de vols de nuit au cours des années précédentes. En 2000, un total de 837 mouvements de nuits ont eu lieu ce qui représente un recul de 24 mouvements par rapport à l'année 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 |
| 2000 | 463 | 374 | 53 | 837 |

La pratique des vols de nuits est régie par le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg. Le recul des mouvements de nuit en 2000 (-2.78%) est d'autant plus important que parallèlement les trafics passagers et fret, de même que le nombre de mouvements commerciaux ont continué de croître. Par ailleurs, on constate que les mouvements de nuit fret ont diminué alors que les vols de nuit opérés par des aéronefs d'Etat ou des appareils sanitaires sont en augmentation.

Face à un nombre de départs plus ou moins constant, on constate que le nombre d'arrivées en dehors des heures d'ouverture officielles de l'aéroport a diminué. Comme pour les années précédentes, la majorité des mouvements de nuit, à savoir 74% ont eu lieu entre 23 heures et minuit.

| 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%) |
| 2000 | 326 (+0.93 %) | 511 (-5.02%) | 837 (-2.78%) |

La problématique des vols de nuit à laquelle sont confrontés aujourd'hui la plupart des aéroports européens est toujours étroitement liée à celle des retards dus à la circulation aérienne.

Les vols de nuit enregistrés à l'aéroport de Luxembourg sont pour l'essentiel des vols réguliers programmés pendant les heures d'ouverture officielles de l'aéroport, mais retardés par rapport à leur horaire régulier. Les facteurs qui peuvent être à l'origine de ces retards sont nombreux et sont le plus souvent indépendants de la volonté des transporteurs concernés et hors de l'emprise des autorités.

- Trafic passager (annexe 3)

Au cours de l'année 2000, le trafic passager du Findel a continué de croître de manière modérée mais continue comme pour les années précédentes. Un total de 1.669.484 passagers ont été traités en 2000, ce qui représente une croissance de 4.41% par rapport à l'année précédente.

Passagers
(arrivées et départs – transit inclus)

| | | |
|------|-----------|--------|
| 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% |
| 2000 | 1.669.484 | +4.41% |

Le trafic passager de l'aéroport de Luxembourg est presque exclusivement un trafic direct point à point et le trafic de transit, marginal, ne cesse de décroître (-25.41% par rapport à 1999).

Alors que l'aéroport de Luxembourg affiche toujours le trafic passagers le plus important dans la Grande Région, son rôle ne cesse de s'affaiblir face au développement agressif des aéroports concurrents. Après la perte de toutes les lignes régulières intercontinentales dans le domaine passager, l'offre des destinations d'affaires et de vacances du Findel est restée plus ou moins constante en 2000. En même temps les dessertes offertes à partir des aéroports voisins ne cessent d'augmenter, surtout dans le domaine charter.

Au Findel, Luxair reste le transporteur passager le plus important avec un total de 1.089.126 passagers, ce qui représente une croissance de 5% par rapport à 1999 et une part du marché de 65.23%. Alors que ce taux de croissance est proche de celui du trafic passager total, il est intéressant de constater qu'au bout des 6 premiers mois de l'année 2000 le trafic passager total affichait une croissance de 8% alors que Luxair à elle seule avait enregistrée une augmentation de 10% du nombre de passagers par rapport à 1999. Le deuxième semestre de l'année dernière a donc connu un net ralentissement de la croissance du trafic.

Derrière le transporteur Luxair, ce sont les compagnies aériennes Sabena, Swissair, KLM et Cityflyer Express qui ont enregistré le nombre de passagers le plus important en trafic régulier.

| | | |
|-------------------|------------------|------|
| Sabena | 96.146 passagers | +25% |
| Swissair | 91.817 | +14% |
| KLM | 79.908 | -6% |
| Cityflyer Express | 76.448 | +34% |
| VLM | 38.189 | +39% |
| Cimber Air | 36.678 | |

Au niveau du nombre de compagnies aériennes passagers desservant le Findel il n'y a pas eu de changements majeurs par rapport à l'année précédente.

En ce qui concerne le trafic passager sur les destinations individuelles, Londres reste en tête au niveau des dessertes régulières avec un total de 215.311 passagers. Dans le domaine charter, Palma reste la destination de vacances la plus fréquentée avec toujours plus de 100.000 passagers annuels.

| Ligne régulière vers | Trafic passager en 2000 | Progression par rapport à 1999 |
|----------------------|-------------------------|--------------------------------|
| Amsterdam | 79.908 | -6% |
| Bruxelles | 96.146 | +25% |
| Copenhague | 57.796 | +28% |
| Francfort | 170.432 | +7.13% |
| Londres | 215.311 | -0.35% |
| Paris | 117.877 | +11.5% |
| Zurich | 91.817 | +14% |

Une part importante du trafic sur ces lignes régulières est constituée par des passagers qui transitent par les grandes plate - formes respectives afin de continuer leur voyage vers des destinations moyen ou long courrier. Ce marché qui ne cesse de croître fait l'objet d'une concurrence très dure entre les principaux transporteurs européens qui desservent le Luxembourg.

Au niveau des infrastructures passagers, l'actuelle aérogare qui date de 1975 continue de traiter un nombre croissant des passagers dans des conditions qui sont loin d'être optimales, surtout lors des heures de pointe. Au cours de l'année 2000 les travaux pour la première partie de la nouvelle aérogare, à savoir le terminal petit - porteurs, ont finalement pu être entamés. Ce bâtiment dont la mise en service est prévue pour juillet 2002, devrait déjà permettre de résoudre une partie des problèmes d'exploitation que connaît l'aérogare actuelle.

- Trafic fret aérien (annexe 4)

Le tonnage de fret aérien (fret et poste) traité par l'aéroport de Luxembourg en 2000 s'élève à 500.180 tonnes, ce qui représente une croissance de 11.69% par rapport à l'année précédente. Il est intéressant de noter que face à cette croissance du tonnage, le nombre de mouvements cargo n'a augmenté que de 5.88%, à savoir de 7.563 mouvements fret en 1999 à 8.008 mouvements fret en 2000 ; ceci ne représente que 1,22 mouvements cargo supplémentaires par jour.

Ainsi les mouvements cargo représentent 9.36% du total des mouvements enregistrés pour l'année 2000 et leur part dans les mouvements commerciaux est de 15.81%.

La croissance du fret au Findel est à l'image du développement de ce secteur sur les autres grands aéroports européens. Le principal opérateur cargo est toujours la compagnie Cargolux avec environ 69.5% de parts de marché. Derrière Cargolux suivent China Airlines (12.72%), MK Airlines (5.15%) et Aéroflot (1.65%).

L'essentiel des vols cargo réguliers est aujourd'hui opéré avec des avions modernes et moins bruyants de la catégorie Chapitre 3. Les opérations d'appareils plus anciens et bruyants de la catégorie Chapitre 2 se font plus rares et sont surtout utilisés pour des vols charters à la demande.

Dans le domaine fret aérien, l'année 2000 a également été marquée par la désignation d'un deuxième agent d'assistance sur l'aéroport de Luxembourg, à savoir la société Cargo Services Luxembourg (CS Lux). Cette désignation d'un deuxième agent d'assistance fret à côté Luxair est devenue obligatoire suite à la transposition par la loi du 19 mai 1999 de la directive communautaire N°96/67/CE du 15 octobre 1996 du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

La société CS Lux qui exploite désormais les anciens entrepôts fret de Luxair a repris dans une première phase le traitement d'une partie du trafic des compagnies Cargolux et China Airlines. A l'heure actuelle sa part de marché reste cependant loin derrière les activités d'assistance cargo de Luxair.

- Aviation générale

L'année 2000 a été marquée par un ralentissement de l'activité de l'aviation générale affectant tant les résultats globaux que ceux de l'aviation locale sportive. En effet, les mouvements de l'aviation locale ont diminué de 5% par rapport à 1999 (24.322 mouvements) alors que l'aviation générale a totalisé 29.432 mouvements, soit un recul de 4.91% par rapport à l'année précédente.

| Année | Aviation générale (tourisme/loisirs + vol locaux) | Variation | | Aviation locale | Variation |
|-------|--|-----------|------|--------------------|-----------|
| 1994 | 31.946 | +8.6% | dont | 24.912 | +6.8% |
| 1995 | 29.268 | -8.4% | | 22.712 | -8.8% |
| 1996 | 31.771 | +11.9% | | 26.296 | +15.8% |
| 1997 | 34.919 | +6.5% | | 28.430 | +8.1% |
| 1998 | 28.918 | -17.8% | | 23.774 | -16.37% |
| 1999 | 30.953 | +7.03% | | 25.604 | +7.6% |
| 2000 | 29.432 | -4.91% | | 24.322 | -5.0% |

Le problème de la cohabitation à terme de l'aviation commerciale et de l'aviation sportive au Findel reste posé. Vu le statut d'aéroport international du Findel et son rôle économique pour notre pays, il est évident que le trafic commercial bénéficie de la priorité par rapport à l'aviation sportive. Par conséquent, il faut s'efforcer de trouver des solutions alternatives afin de permettre à l'aviation sportive de poursuivre ses activités dans de bonnes conditions. Dans ce contexte des contacts ont été initiés avec les responsables de l'ancienne base militaire canadienne de Marville en Meurthe et Moselle afin d'étudier la possibilité d'y exercer certaines activités de l'aviation sportive.

Restée en veilleuse depuis une demi-douzaine d'années la Commission de l'Aviation Générale a été réactivée en vue d'aborder certains problèmes liés à l'exploitation de l'aviation générale et sportive, tant à l'aéroport de Luxembourg et sur le terrain de Noertrange. Au cours de leurs réunions, qui ont débuté au mois de juillet, les membres de la Commission ont établi un agenda des problèmes à résoudre dont : le nouveau règlement JAR – FCL sur les licences et la formation des pilotes, avec le volet de l'écologie comme point principal, la tarification des taxes aéronautiques, l'exploitation de l'aérodrome de Noertrange, l'utilisation éventuelle d'une surface aéronautique à l'étranger pour les besoins d'écologie etc.

Pour ce qui est de l'activité proprement dite des pilotes d'aviation générale, notamment privée et sportive, il y a lieu de constater une nette diminution des heures de vol dont l'importance varie entre 12 et 18%. Ce recul s'explique en premier lieu par la hausse temporaire, mais assez prolongée, du prix du carburant qui était monté jusqu'à 60.- francs par litre. Les intempéries répétées ont ajouté leur part à cette situation.

Il semble par ailleurs, que compte tenu de certains aléas à prévoir avec l'introduction prochaine des dispositions plus contraignantes du JAR – FCL et des facteurs économiques défavorables, les indices de plus en plus manifestes d'un certain abandon de l'aviation au profit d'une orientation plus prononcée vers l'aviation légère des ultra – légers motorisés sont décelés ; des questions de coût des premiers ainsi que les performances accrues des derniers semblent pouvoir fournir un début de réponse pour ce phénomène.

Au demeurant la Commission de l'Aviation Générale est en train de revoir les conditions d'utilisation de l'aérodrome de Noertrange pour en assurer une exploitation plus sûre et plus efficace à l'avenir, moyennant la modification en conséquence du règlement ministériel du 5 avril 1995.

Les activités des pilotes de planeurs à Useldange, à l'instar de celles constatées pour les pilotes d'avions à moteurs, se sont réduites d'une façon considérable, étant donné qu'elles subissent le plus les travers des intempéries, et entraînent comme principale conséquence le fait que la piste reste non utilisable pendant de nombreux jours, en l'absence d'un système de drainage.

4.2.2.2 L'infrastructure aéroportuaire

Le projet de l'extension de l'aérogare avait fait l'objet de la loi du 11 juin 1996. Ce projet comportait 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.

Pour tenir compte des évolutions depuis le vote de la loi en 1996 le Gouvernement a fait réexaminer le dossier en complétant le projet notamment par l'aménagement d'un parking souterrain pour voitures raccordé directement à l'aérogare. Ce parking sera dimensionné de manière à se substituer à l'ensemble des parkings de surface actuels. De même, le corps principal de l'aérogare sera avancé de quelques 40 mètres en direction de la route nationale N1. Ce réaménagement permettra d'élargir l'aire de manœuvre pour les avions côté piste ce qui se traduira par une augmentation du nombre des positions de stationnement des avions. Cette aire de manœuvre pourra ultérieurement être prolongée vers le nord pour faire jonction avec l'aire devant le centre fret. De la sorte l'aéroport disposera d'une grande aire de manœuvre d'un seul tenant ce qui en facilitera la gestion en fonction du volume et de la nature du trafic.

Les travaux du terminal petits – porteurs ont progressé normalement et vont être terminés en été 2002. Le volet des travaux constitue la première étape du projet global dont la nouvelle procédure d'approbation législative est en cours. En parallèle à l'examen du dossier portant sur la construction d'une nouvelle aérogare, le Gouvernement a également décidé la création d'une société de l'aéroport dont l'objet social est la réalisation, la mise en valeur et l'exploitation de l'Aéroport, y compris l'administration et la gestion des infrastructures aéroportuaires. La société s'occupera en première priorité du financement et de la construction de l'aérogare ainsi que de son exploitation.

Mis à part le projet particulier de la construction d'une nouvelle aérogare, des travaux sont en cours avec l'objectif d'élaborer un plan d'occupation du sol portant révision du plan d'aménagement partiel de l'aéroport et de ses environs établi en 1986 afin d'optimiser l'utilisation des ressources en aires disponibles de l'aéroport.

En 2000 s'est également terminé le programme de réfection de la piste d'atterrissage. Les travaux en question portaient tant sur le renouvellement de la couche de roulement que sur le remplacement du balisage. En raison de contraintes opérationnelles et avec l'intention de ne pas trop perturber le déroulement du trafic aérien, les travaux n'ont pu se dérouler qu'en bonne saison et pendant la nuit, comportant un étalement du projet sur trois ans.

4.2.2.3 *Commission consultative aéroportuaire*

L'aviation civile est un secteur qui connaît en permanence des mutations, ne fût-ce que pour satisfaire à des obligations internationales ou encore pour réagir à des exigences qui découlent de la politique de libéralisation.

Sur notre plan national cela se fait remarquer à la fois par le développement des activités aériennes proprement dites et, en corollaire, le développement et la modernisation des infrastructures d'exploitation.

Les milieux riverains de l'aéroport en sont sensibilisés, voire directement concernés ce qui a donné lieu occasionnellement dans le passé à des rencontres avec les instances étatiques concernées sur des sujets d'actualité.

Sur la base des enseignements qu'ont permis ces rencontres sporadiques, le gouvernement a jugé utile de formaliser les pratiques décrites en plaçant ce dialogue dans un cadre formel. Par arrêté du 14 février 2001 le ministre des transports a ainsi créé une commission consultative aéroportuaire pour réunir périodiquement, selon les besoins, les autorités publiques, les communes limitrophes de l'aéroport et les acteurs administratifs et économiques présents dans l'enceinte aéroportuaire.

Conformément à son arrêté de constitution, la commission a pour mission de servir de plateforme pour l'information réciproque et les échanges de vues utiles sur l'ensemble des questions soulevées par la cohabitation entre l'activité aéroportuaire et l'habitat riverain, notamment sur le plan de la gestion des nuisances sonores générées par le trafic aérien.

La commission examine les dossiers soumis à son appréciation. Elle émet son avis sur les questions sur lesquelles elle est consultée par le ministre des transports.

4.2.3 Les compagnies aériennes luxembourgeoises

Malgré la pression que la libéralisation du transport aérien exerce sur les transporteurs aériens au point de les inciter à améliorer la maîtrise de leurs coûts d'exploitation, les compagnies luxembourgeoises s'en sont bien tirées en 2000 en ce qui concerne le résultat de leur exploitation.

4.2.3.1 *Luxair*

En 2000 la société Luxair a transporté 1.089.126 passagers contre 1.035.712 en 1999, soit une augmentation 5 % ce qui est en ligne avec le taux de croissance globale du trafic à notre aéroport. Sa part de marché dans ce total en termes de passagers transportés est restée sensiblement la même en passant de 65,15 % à 65,23%.

L'année 1999 était marquée par une certaine redistribution du trafic suite à l'abandon par l'un ou l'autre transporteur de l'aéroport de Luxembourg tel que Icelandair. Luxair en avait profité puisque sa part de marché s'était fortement accrue pour passer de 57 % à 65 %. Le fait qu'en 2000 l'aéroport n'a enregistré que 75.515 passagers en plus et que Luxair en a transporté 53.414 de plus qu'en 1999 confirme que les parts de marché respectives se sont consolidées.

Le réseau aérien de Luxair portait sur quelque 50 destinations en service régulier et en charter dont 25 lignes d'affaires. Outre les villes classiques du programme des vols vacances, trois nouvelles destinations se sont ajoutées pendant la saison d'été au réseau à savoir Jerez de la Frontera, Malte et Mykonos, portant le nombre de destinations touristiques à 31 pendant l'été.

Au 31 décembre 2000 la flotte de Luxair comprenait 15 appareils dont 4 Boeing 737, 4 Fokker 50 et 7 Embraer EMB 145. Un 5^e Boeing 737 sera intégré dans la flotte en mars 2001 sur base d'un contrat de location.

L'introduction 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. Ceci a été principalement à l'avantage des hommes d'affaires par l'amélioration des possibilités d'effectuer des aller – retour dans la même journée.

Au 31 décembre 2000 les effectifs de la société s'élevaient à 2.163 unités (dont un personnel navigant de 299 personnes). La part des effectifs du seul secteur de l'assistance aéroportuaire s'est élevé à 1.004 unités pour le domaine fret et à 127 unités pour le domaine passagers.

4.2.3.2. *Cargolux*

En 2000 Cargolux a transporté 339.542 tonnes de fret au départ et à l'arrivée de notre aéroport (+8 %). Ceci représente une part du marché de 68 %. Cargolux assure également des vols entre d'autres aéroports sur des vols qui n'ont pas comme départ ou destination l'Aéroport de Luxembourg. C'est ainsi que la compagnie a transporté au total 425.197 tonnes sur son réseau mondial.

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 3.813 millions de tonnes – kilomètres réalisées sur son réseau comprenant des destinations réparties sur tous les continents. Ceci représente une augmentation de sa production de 17 % par rapport à 1999.

Au 31 décembre 1999 sa flotte s'est composée de 10 Boeing B747-400. Ce type d'appareil affiche les plus hautes performances en matière de technologie aéronautique moderne et répond ainsi aux exigences toujours croissantes en matière d'incidences sur l'environnement, que ce soit au niveau du bruit ou des émissions gazeuses. Outre la capacité impressionnante indiquée ci – dessus et afin de pouvoir réagir aux fluctuations des marchés, - ce qui est une exigence inévitable pour un transporteur qui est présent sur les cinq continents du monde, - la compagnie a renforcé sa capacité de transport selon les besoins par de la capacité d'appoint louée auprès d'autres transporteurs.

En 2000 Cargolux a ajouté quatre nouvelles destinations à son réseau mondial à savoir Guadalajara au Mexique, Abidjan en Côte d'Ivoire, Séoul en Corée du Sud et Quito en Equateur. De même le nombre des fréquences a augmenté sur Bangkok, Hong Kong et Shanghai.

Les effectifs de la société s'élevaient au 31 décembre 2000 à 1.333 unités réparties à travers le monde entier, dont 1.000 basées à Luxembourg, représentant une augmentation de respectivement 8 % et de 7,7 % par rapport à 1999. Le personnel navigant comprenait 274 personnes, soit une augmentation de 14 unités comparée à 1999. Le personnel de Cargolux se compose de 34 nationalités différentes.

4.3 Le domaine législatif

4.3.1 L'activité législative nationale

- Règlement grand-ducal du 8 avril 2000 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 22 février 1986 fixant les redevances pour l'utilisation de l'espace aérien.

Ce règlement porte sur les mesures d'adaptation des redevances de route modifiées périodiquement par une décision de la Commission permanente de l'organisation d'Eurocontrol.

- Règlement grand-ducal du 7 juin 2000 relatif à l'organisation et aux procédures d'utilisation de l'espace aérien luxembourgeois.

Afin d'améliorer l'écoulement du trafic aérien utilisant les espaces aériens placés sous responsabilité luxembourgeoise, la Direction de l'Aviation Civile a mis en œuvre un nouveau concept opérationnel en consultation étroite avec les autorités aéronautiques des Etats adjacents. L'adaptation de notre réglementation à ces évolutions a nécessité l'abrogation du règlement ministériel du 22 juin 1993 auquel se substitue le règlement grand-ducal du 7 juin 2000.

- Règlement grand-ducal du 10 juillet 2000 portant transposition de directives du Conseil et de la Commission des Communautés européennes relatives à la limitation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, Chapitre 2, deuxième édition (1988).

Ces dispositions réglementaires ont pour but de restreindre progressivement sur les aéroports de la Communauté européenne l'exploitation d'avions bruyants, tant des Etats membres que d'Etats tiers, qui relèvent du Chapitre 2 de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile.

Il y a lieu de signaler à cet égard que les avions des exploitants luxembourgeois répondent aux critères plus sévères du Chapitre 3. Actuellement l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale a entamé des travaux pour élaborer un nouveau Chapitre 4 qui se propose de fixer des niveaux sonores encore plus contraignants.

- Règlement grand-ducal du 29 septembre 2000 déterminant pour les stagiaires de la carrière supérieure de l'attaché de Gouvernement de la Direction de l'Aviation Civile les conditions d'admission et de nomination ainsi que les modalités de la partie de l'examen de fin de stage à organiser par l'administration précitée en exécution de la loi du 15 juin 1999 portant organisation de l'Institut national d'administration publique.

Il s'agit d'une mesure d'exécution dans le suivi de la création de la Direction de l'Aviation Civile par la loi du 19 mai 1999.

- Accords aériens bilatéraux

Conformément à la politique suivie par le Gouvernement en matière d'aviation, le portefeuille d'accords aériens bilatéraux a été élargi pendant l'année 2000. Au mois de février un tel accord aérien a pu être paraphé avec la Corée du Sud alors qu'au mois d'octobre des négociations bilatérales avec l'Ouzbekistan ont pu être conclues positivement. Ce dernier présente un intérêt particulier pour le transporteur Cargolux qui peut raccourcir considérablement ses temps de vols entre l'Europe et l'Asie en passant par ce pays d'Asie Centrale.

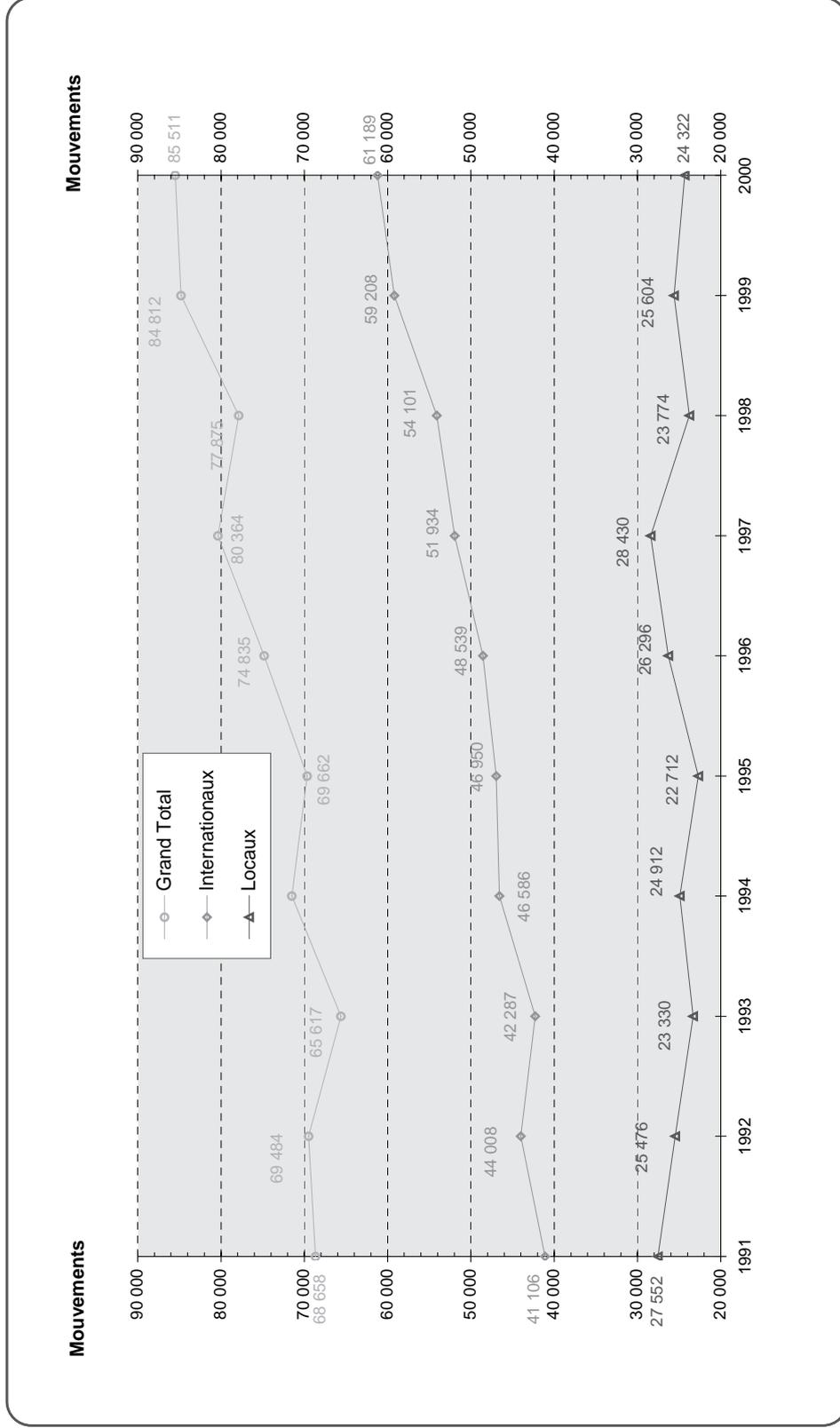
Alors qu'il n'existe à l'heure actuelle pas encore d'accord aérien formel avec le Japon, des négociations bilatérales qui ont eu lieu en novembre 2000, ont abouti à un accord pour prolonger pour une nouvelle période de 5 ans l'autorisation qui permet au transporteur Cargolux d'opérer sur l'aéroport japonais de Komatsu.

Finalement, l'accord aérien avec la Corée du Sud a pu être signé formellement le 27 septembre 2000. La procédure de ratification pour l'accord signé avec la Corée du Sud est en cours.

4.3.2 Les activités au niveau de l'Union européenne

En 2000 le Conseil des Ministres avait délibéré à diverses reprises sur des dossiers tels que la création d'une autorité européenne pour la sécurité de l'aviation civile, les négociations entre l'Union Européenne et les Etats-Unis pour l'établissement d'un espace aérien commun, les négociations entre l'U.E. et les pays d'Europe centrale et orientale en vue de la création d'une zone d'aviation commune ou encore la participation de l'U.E. à un réseau de navigation et de positionnement en Europe par satellites. Il s'agit de dossiers complexes dont l'état d'avancement des travaux préparatoires n'a pas permis de prendre des décisions au niveau des ministres. En complément à ces dossiers dont quelques-uns sont déjà en discussion depuis des années, l'examen de dossiers nouveaux a été entamé qui traitent par exemple des droits de passagers, des incidences sur l'environnement, des exigences de sécurité et l'attestation de compétence professionnelle pour le personnel de cabine ou encore de l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile.

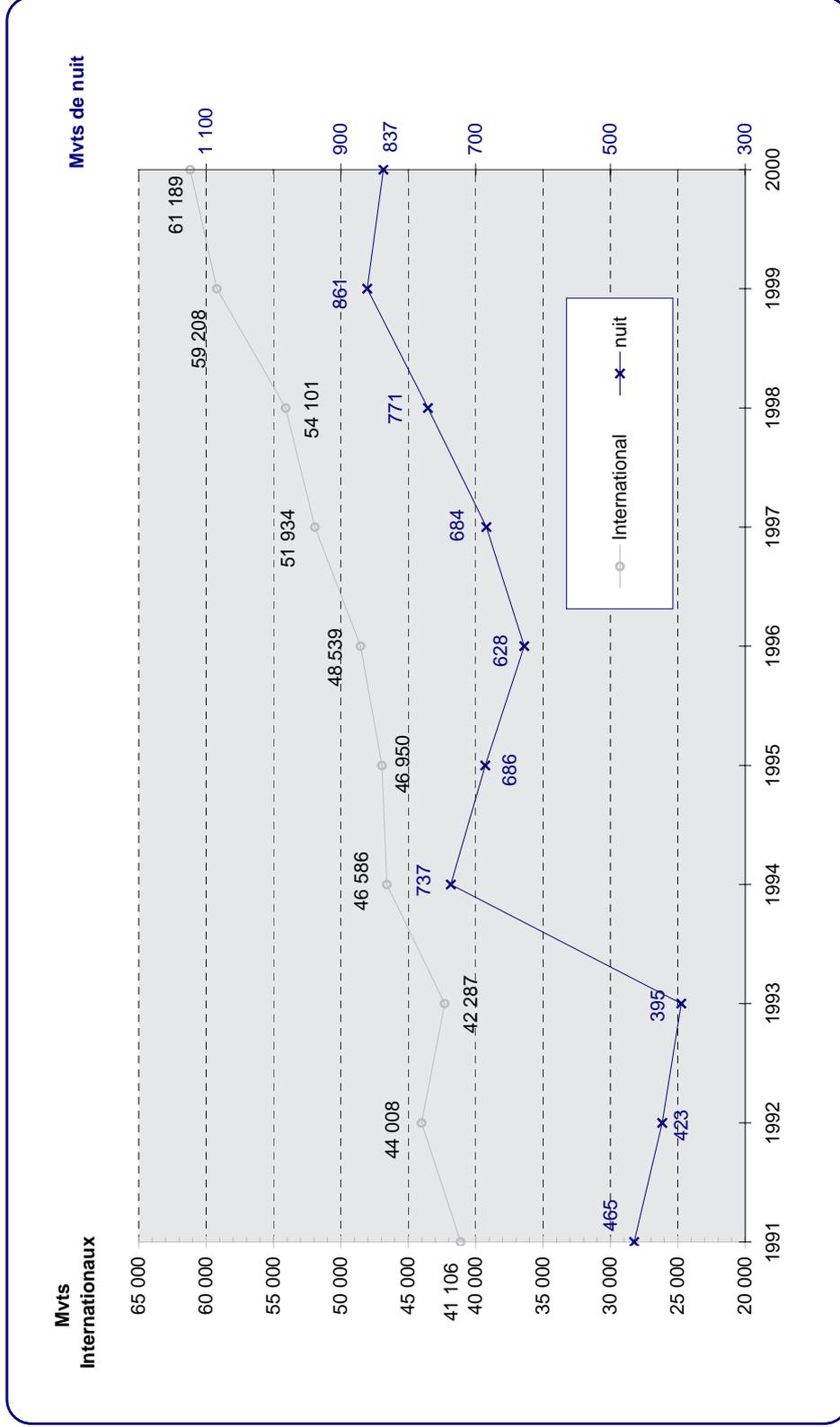
Annexe 1



Evolution des mouvements

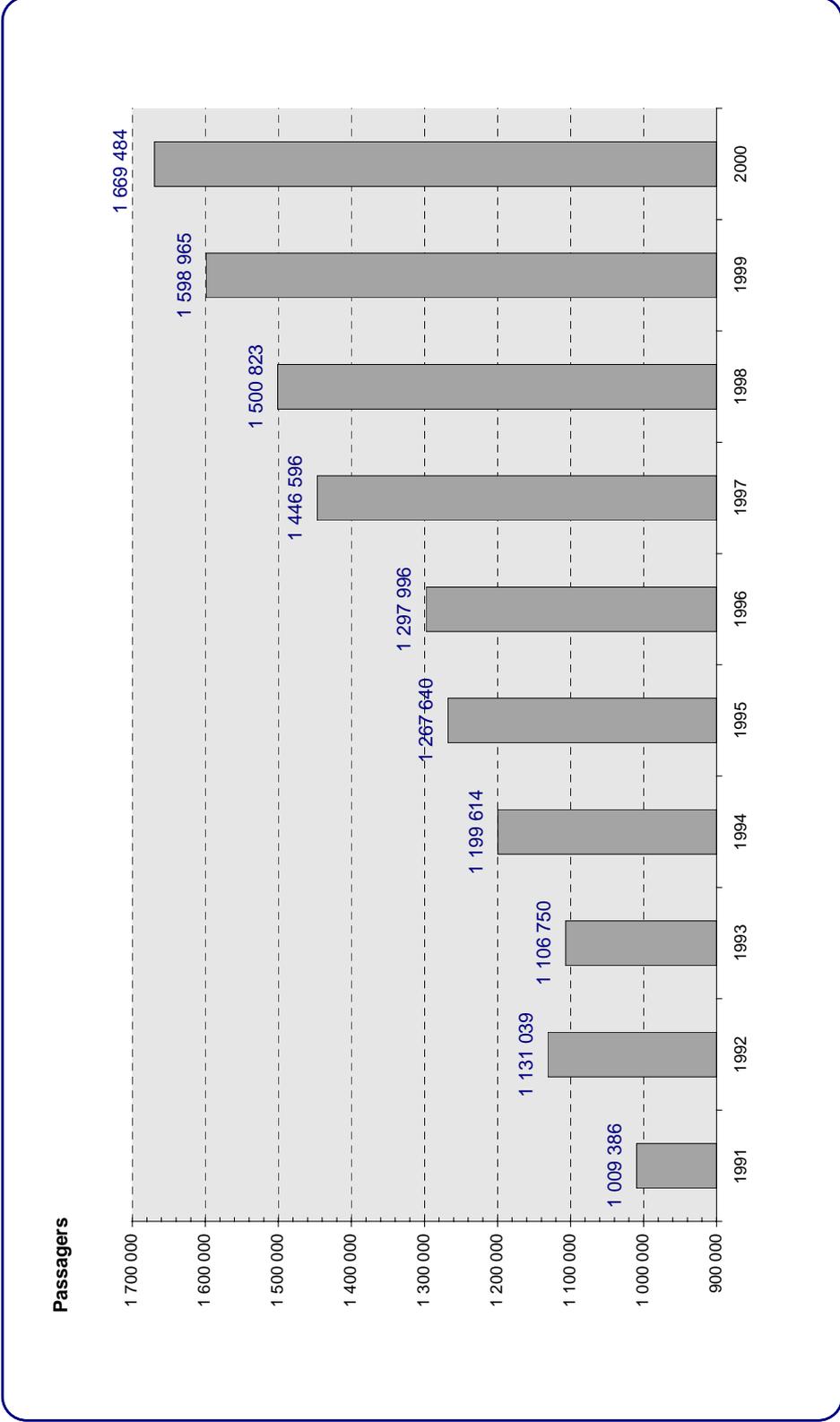
(1991 – 2000)

Annexe 2



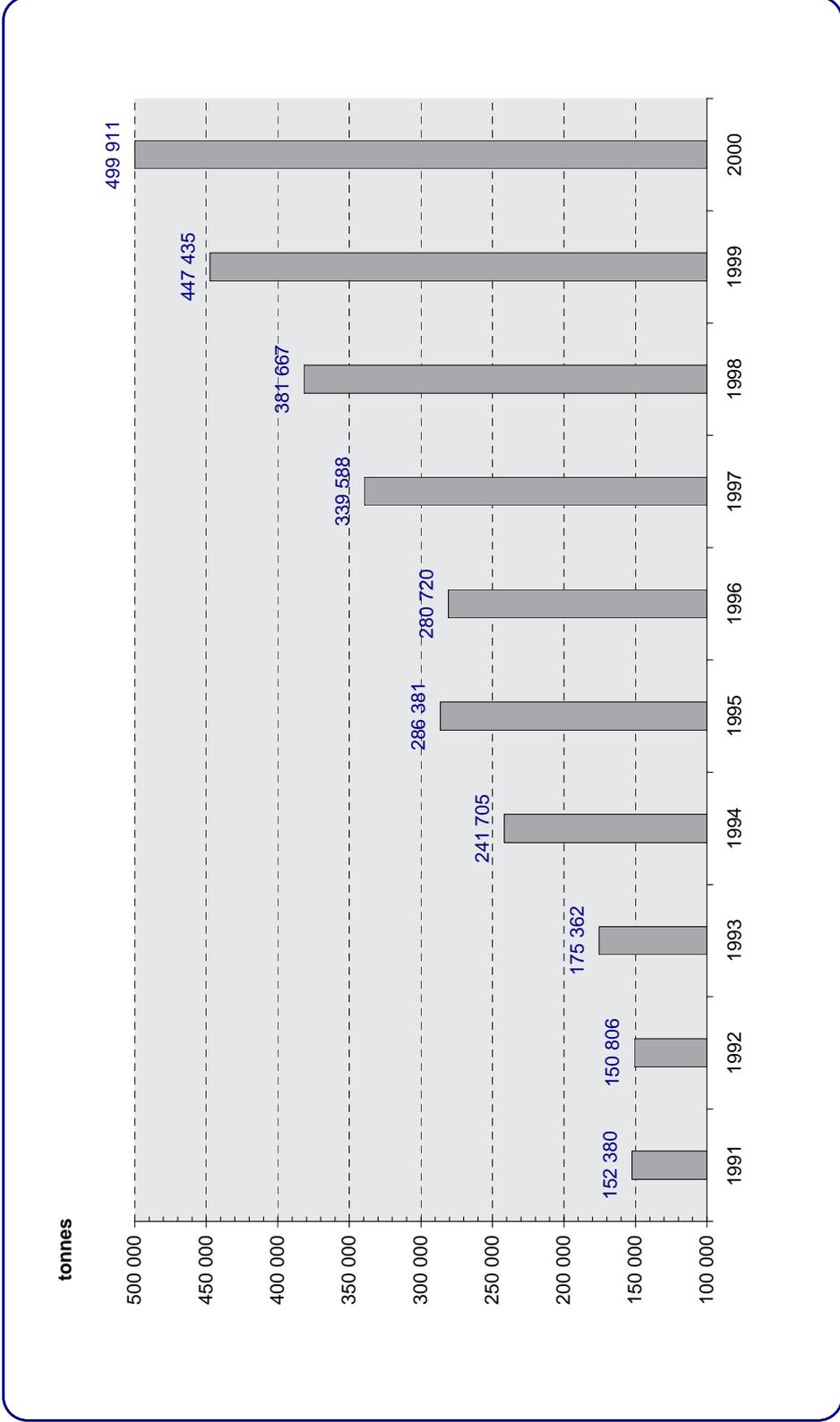
Evolution des mouvements internationaux et de nuit

(1991 – 2000)
Annexe 3



Evolution des passagers

(1991 – 2000)
Annexe 4



Evolution du fret

(1991 – 2000)

5. La Navigation Intérieure

Il semble parfois indiqué de rappeler dans le contexte de la navigation intérieure quelques vérités, qui conditionnent le transport pas la voie d'eau:

- le bateau transporte tout, les marchandises normales et les exceptionnelles (sans autorisation ni escorte), celles en vrac ou en conteneur ;
- le bateau a une capacité de charge inégalée par rapport à ses concurrents ;
- la circulation de nuit ou par brouillard, grâce au radar, ne gêne aucunement le trafic des bateaux ;
- le bateau économise l'énergie ; à tonnage transporté égal, les concurrents consomment entre 2 et 5 fois plus même si le bateau n'atteint pas les vitesses de pointe dont se targuent ses concurrents.

Mais grâce à un planning judicieux du déroulement des transports, on peut se passer de ces vitesses qui demandent toujours leur prix et surtout leurs risques.

Le présent chapitre se subdivise de la façon suivante :

- activité législative ;
- activités internationales ;
- Port de Mertert ;
- Service de la Navigation.

5.1. L'activité législative

- La loi du 14 janvier 2000 a approuvé le Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (A.G.T.C.) concernant le transport combiné par voie navigable, fait à Genève, le 17 janvier 1997 ainsi que de ses Annexes I à III.

Ce Protocole rend le transport international combiné sur les voies navigables plus efficace et plus attrayant pour la clientèle tout en coordonnant le développement de ces transports et en mettant en place le cadre juridique approprié.

- La loi du 31 mars 2000 concernant l'administration et l'exploitation du Port de Mertert a réorganisé le Port de Mertert en abolissant notamment son monopole de droit, en simplifiant ses structures de fonctionnement et en élargissant son champ d'activité dans l'intérêt d'un service optimal à fournir à la clientèle.
- Le règlement grand-ducal du 8 août 2000 modifiant le règlement grand-ducal du 11 mars 1997 portant règlement de la police du Port de Mertert et de ses dépendances a eu pour seul objet d'adapter le texte de 1997 à la nouvelle législation.

- Du 25 septembre au 3 octobre 2000 s'est tenue à Budapest, à l'invitation du Gouvernement hongrois, une Conférence diplomatique en vue de l'adoption de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (C.M.N.I.).

Cette Convention comble une lacune dans le droit international, elle règle les principes de la responsabilité du transporteur, pose les limites maximales de cette responsabilité etc. La Conférence a adopté à l'unanimité une résolution annexée à l'Acte final ; la signature de la Convention pourra avoir lieu dans les prochains mois.

5.2. Les activités internationales

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

Les travaux de la Commission ont porté sur des sujets différents dont notamment les questions liées au transport et à l'environnement ainsi qu'à l'infrastructure des voies navigables.

Une attention particulière concernait les prescriptions techniques et de sécurité des bateaux ainsi que l'assistance aux pays en transition.

Sous l'égide de la Commission Economique pour l'Europe, les Gouvernements des Pays-Bas et de Roumanie inviteront à une Conférence pan-européenne dont les débuts d'organisation remontent à 2000, sur le transport par voie navigable qui se tiendra à Rotterdam les 5 et 6 septembre 2001, en vue d'une coopération renforcée entre les Etats d'Europe.

5.2.2. L'Union Européenne

L'activité réglementaire essentielle au niveau du Conseil Européen dans le domaine de la navigation intérieure étant terminée depuis un certain temps, la Commission Européenne est en train de préparer un certain nombre d'adaptations réglementaires au progrès technique.

En outre, 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 a été mis en vigueur sur le plan national.

5.2.3. La Commission Centrale pour la navigation du Rhin

Le Luxembourg n'est pas membre de cette Commission dont les origines remontent à 1868. Pourtant depuis une bonne dizaine d'années, le Ministère des Transports envoie selon les besoins un observateur aux réunions du Comité du droit fluvial dans l'intérêt d'une mise en œuvre de règles et normes juridiques identiques valables sur le Rhin et la Moselle en matière de navigation intérieure.

Ce Comité traite toutes les affaires juridiques en relation avec le transport par voie d'eau telles que les Conventions internationales et leur adaptation dans le temps, les questions fiscales et douanières, les équipements des bateaux, les règles de circulation, etc.

5.2.4. La Commission de la Moselle

Lors de sa session du 22 novembre 2000, la Commission de la Moselle a décidé l'introduction d'un tarif d'exception (de faveur) pour le transport de colis lourds et de masses indivisibles par voie d'eau.

Cette mesure a été prise avant tout pour aider à décongestionner le réseau routier.

Par ailleurs le règlement pour le transport de matières dangereuses sur la Moselle a été mis en conformité avec le règlement valable sur le Rhin.

Avec effet au 1^{er} février 2001, la Commission a décidé d'introduire un système d'annonces et d'informations de la navigation (M.I.B.) et un système de recensement du trafic sur la Moselle (MOVES), le tout dans l'intérêt d'une meilleure protection pour l'environnement et d'une gestion plus efficace des transports.

En vue d'améliorer les conditions de navigation sur la Moselle, la Commission a examiné le rapport de son Comité technique sur l'état d'avancement des projets relatifs à la construction des deuxièmes écluses ; les Etats membres de la Commission seront prochainement saisis d'un projet de résolution afin de donner plus de poids au souhait de construction des deuxièmes écluses, absolument nécessaires pour éviter les encombrements et les temps d'attente devant les ouvrages actuels et pour accroître la sécurité et la fluidité du trafic.

5.2.5. Le Benelux

La Sous-Commission " transports par voie navigable " ne s'est pas réunie en 2000, ce qui laisse supposer qu'au niveau Benelux il n'y avait pas lieu à concertation dans le domaine de la navigation intérieure.

5.3. Le Port de Mervort

L'année 2000 a été une année exceptionnelle pour le trafic du Port de Mervort. En effet, à l'exception du 3^e trimestre 2000, le trafic a augmenté de façon considérable, de sorte qu'au 31 décembre 2000 le volume global s'est élevé à 2.047.387 tonnes, soit une progression de 7,2% par rapport à l'année antérieure. Si dans le temps le rapport import-export se tenait plus ou moins la balance, on constate cependant depuis des années une augmentation des importations (notamment des matières premières pour l'industrie sidérurgique) et depuis 2000 une augmentation des importations de produits pétroliers due à des événements indépendants du marché pétrolier.

Les investissements au Port, la multiplicité des produits y transbordés ainsi que la qualité du service ont permis de compenser la régression de certains produits et même d'augmenter le volume de marchandises transbordées.

En 2000 l'extension du réseau ferroviaire au Port a pu être terminée dans ses grandes lignes et est devenu opérationnel.

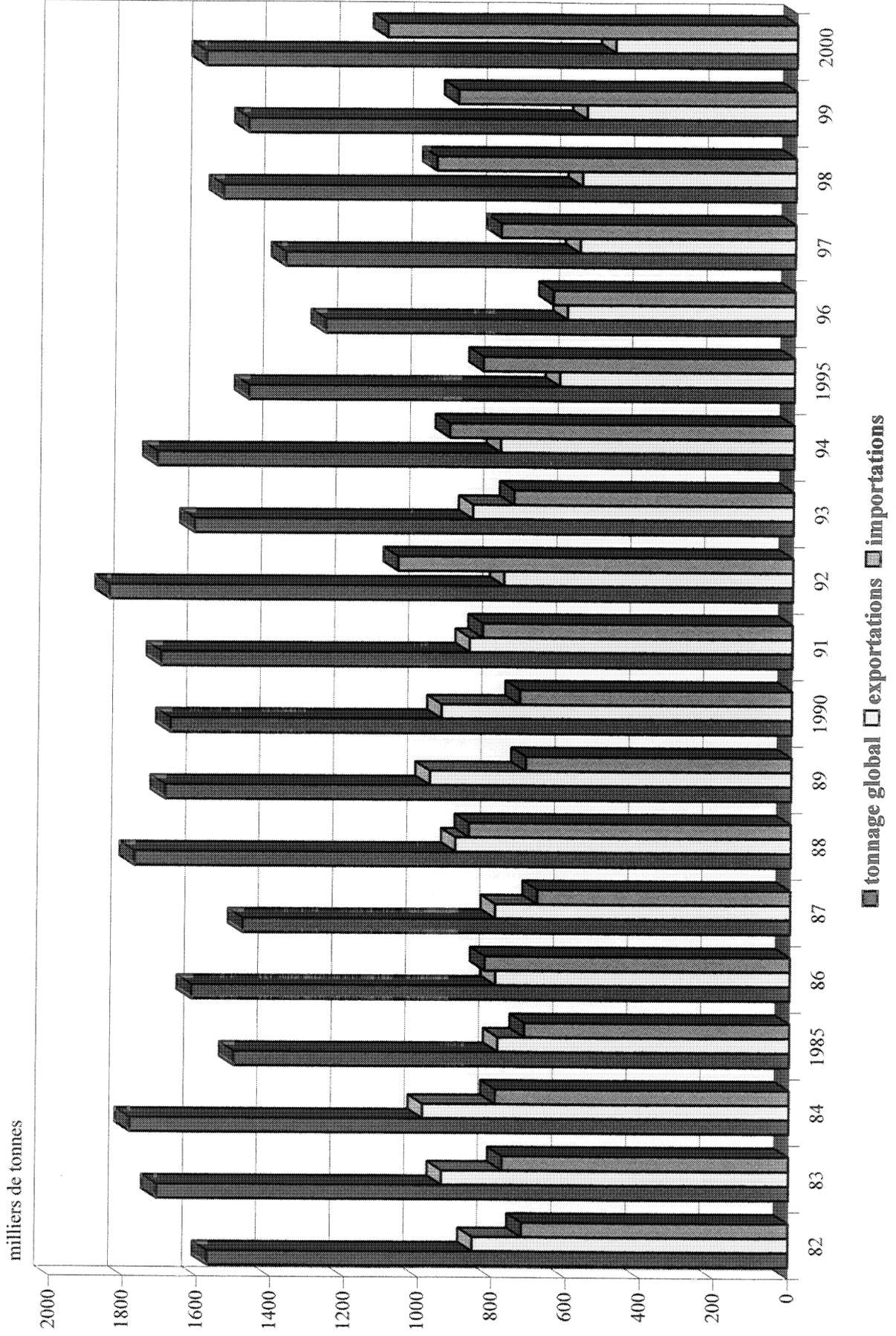
DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2000

Unité: Tonne

| | 2000 | 1999 | diff. % |
|---|--|------------------|---------------|
| TRAFIC GLOBAL GENERAL (dépendance Bech-Kleinmacher incluse) | 2.047.387 | 1.910.757 | + 7,2% |
| TRAFIC GLOBAL PORT DE MERTERT | 1.599.471 | 1.481.339 | + 8,0% |
| exportations | 490.599 | 566.538 | - 13,4% |
| importations | 1.108.872 | 914.801 | + 21,2% |
| | IMPORTATIONS | 2000 | 1999 |
| produits sidérurgiques | | 421.614 | 353.947 |
| dont: <i>matières premières</i> | | 344.193 | 328.618 |
| <i>produits finis et demi-produits</i> | | 77.421 | 25.329 |
| charbon | | 112.102 | 94.921 |
| produits pétroliers | | 308.036 | 227.951 |
| matériaux de construction | | 86.741 | 105.322 |
| produits agricoles | | 80.668 | 65.911 |
| divers | | 99.711 | 66.749 |
| | EXPORTATIONS | 2000 | 1999 |
| produits sidérurgiques | | | |
| dont: <i>laminés finis et demi-produits</i> | | | |
| <i>scories de four électrique</i> | | | |
| clinker de ciment | | | |
| produits agricoles | | | |
| divers | | | |
| 160.309 | 156.793 | + 2,2% | |
| 147.157 | 134.590 | + 9,3% | |
| 13.152 | 22.203 | - 40,8% | |
| 316.383 | 333.702 | - 5,2% | |
| 6.267 | | | |
| 7.640 | 76.043 | - 90,0% | |
| | IMPORTATIONS | 2000 | 1999 |
| produits sidérurgiques | | | |
| dont: <i>matières premières</i> | | | |
| <i>produits finis et demi-produits</i> | | | |
| charbon | | | |
| produits pétroliers | | | |
| matériaux de construction | | | |
| produits agricoles | | | |
| divers | | | |
| 1.155 | 1.175 | - 1,7% | |
| 371 | 447 | - 17,0% | |
| 784 | 728 | + 7,7% | |
| | TRAFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER * | 2000 | 1999 |
| exportations et importations | | | |
| nombre de bateaux | | | |
| 106.231 | 126.205 | - 15,8% | |
| 86 | 122 | - 29,5% | |
| | TRAFIC TERRESTRE PORT * | 2000 | 1999 |
| 189.769 | 189.408 | + 0,2% | |
| | TRAFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT * | 2000 | 1999 |
| 151.916 | 113.805 | + 33,5% | |

* compris dans le trafic global général

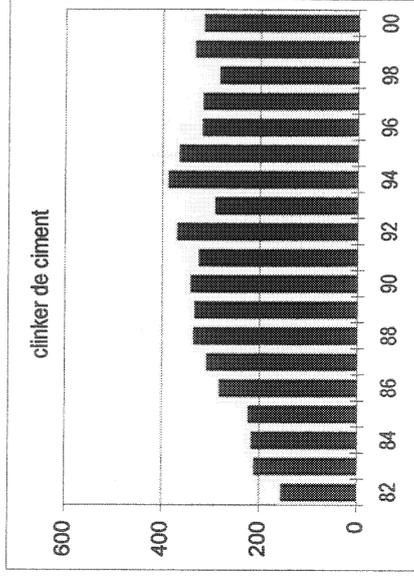
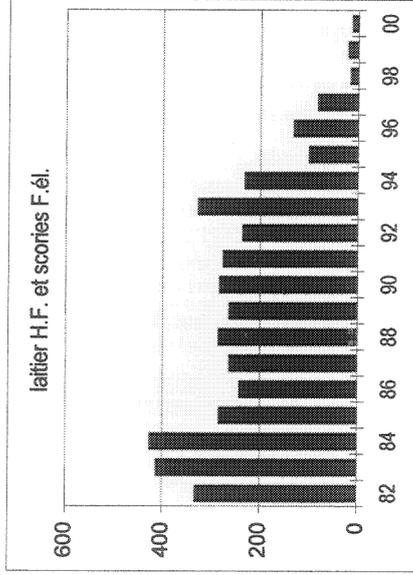
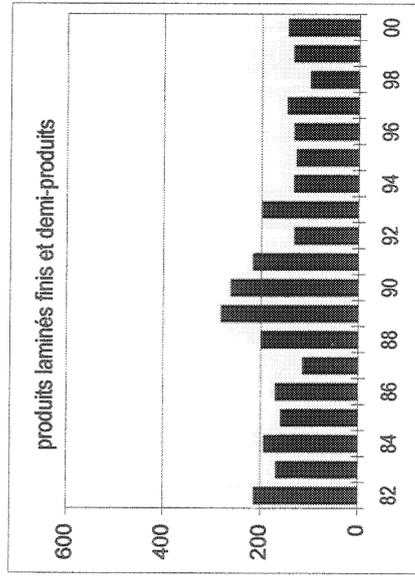
EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL PORTUAIRE



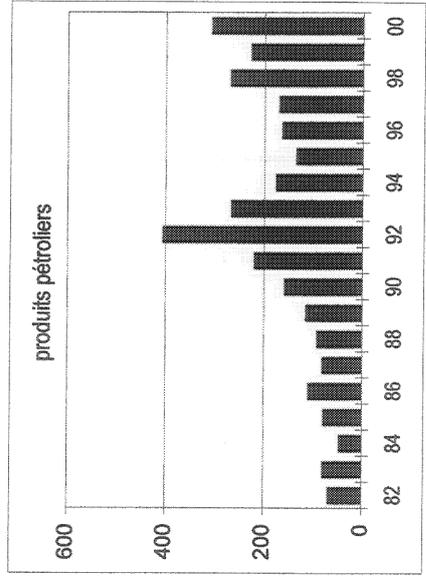
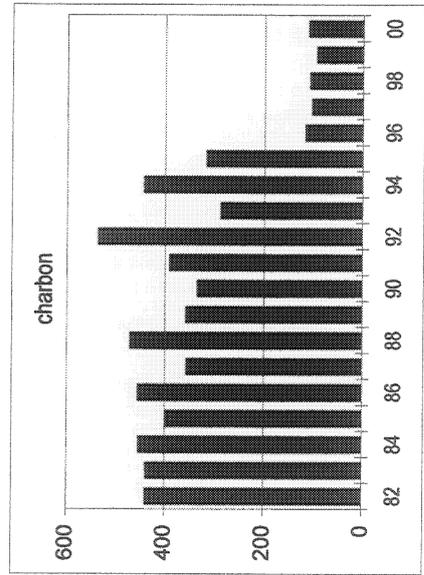
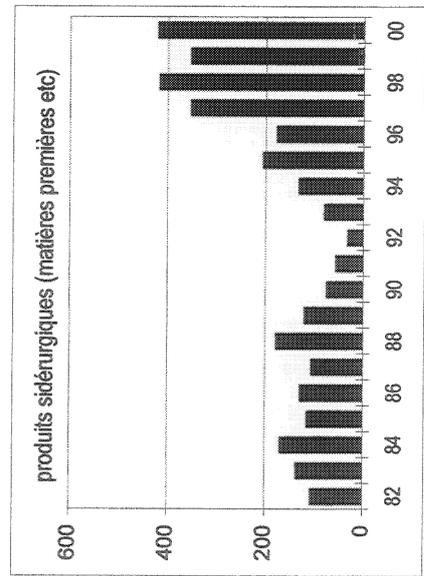
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

en milliers de tonnes

exportations

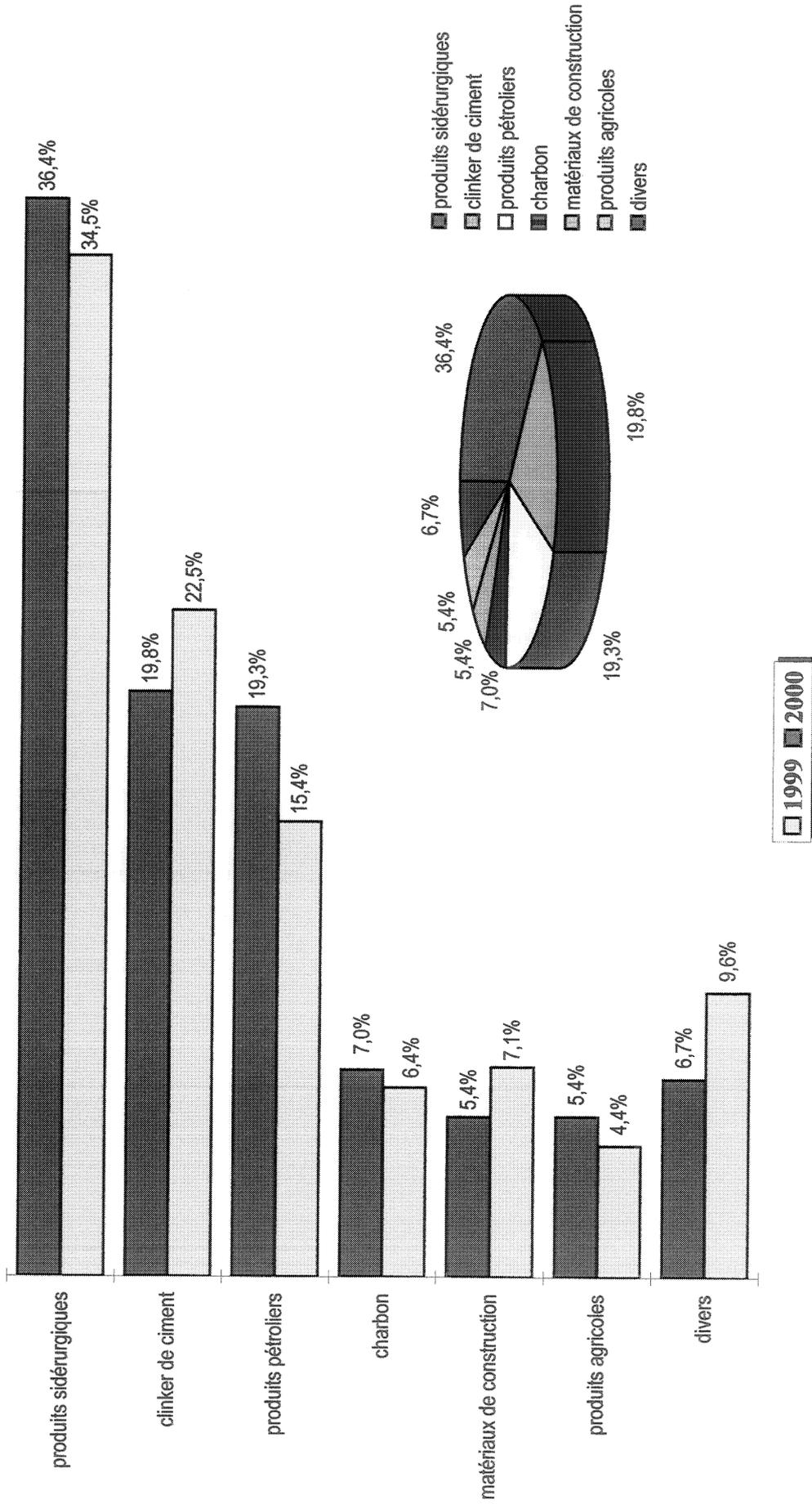


importations



TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS

en % du tonnage global - trafic dépendance Bech-Kleinmacher non compris



TONNAGE GLOBAL FLUVIAL BECH-KLEINMACHER COMPRIS: 1999: 1.607.544 t - 2000: 1.705.702 t

Sur initiative du Ministère des Transports le Comité de direction de la Société du Port, ensemble avec les responsables des C.F.L., a entamé des discussions sur la sécurité d'exploitation par la voie du rail. Ces discussions s'orienteront également vers la modernisation de toute infrastructure ferroviaire du Port.

La main d'œuvre a augmenté de 13 unités pour se porter à 160 personnes (20 employés et 140 ouvriers).

5.4. Le Service de la Navigation

5.4.1 Aperçu succinct des missions cadre

En ce qui concerne la gestion de la Moselle aménagée en voie d'eau performante à la suite de la signature de la Convention tripartite signée le 27 octobre 1956, il convient de rappeler que notre pays a décidé ne pas renoncer à l'exercice de ses droits de souveraineté sur la partie frontière de la Moselle, et qu'il s'est engagé à assurer la gestion de la voie d'eau conformément aux stipulations de la Convention précitée.

Hormis les performances et les effets externes positifs générés par ce mode de transport, la navigation intérieure revêt une importance vitale pour le Luxembourg..A ce sujet il importe de ne pas perdre de vue qu'il s'agit, pour notre pays, du seul mode de transport capable d'offrir, par le biais du réseau des voies d'eau régies par un régime de droit international public, un libre accès aux ports de mer et aux principaux ports fluviaux européens. Le désenclavement fluvial de notre pays ne s'est pas seulement répercuté favorablement sur le niveau des tarifs pratiqués, mais a aussi amélioré la qualité et la fiabilité des prestations de transport offertes. L'existence même de ce moyen de transport constitue donc, au-delà du tonnage effectivement transbordé, un atout précieux dans l'intérêt général de la compétitivité de notre économie extrêmement tributaire des échanges internationaux.

Aussi semble-t-il intéressant de relever que l'impact budgétaire de cette infrastructure de transport est, par rapport aux investissements qu'appellent les autres modes de transport, minime. Ceci s'explique non seulement par les avantages naturels de cette infrastructure, mais encore par le régime mis en place par la Convention sur la canalisation de la Moselle de 1956, qui prévoit un remboursement des frais engagés par prélèvement sur la masse des péages. (cf. articles 11.360 et 14.010 de la section 64.4 du budget des recettes). Les compensations ainsi effectuées par la Société Internationale de la Moselle au titre du remboursement des dépenses de personnel des barrages-écluses et des frais d'entretien du secteur luxembourgeois de la Moselle canalisée atteindront en l'an 2000 l'ordre de 44 millions de Flux.

En vue de la réalisation des missions en rapport avec l'exploitation de la Moselle en tant que voie d'eau, respectivement la gestion du domaine public fluvial et l'exercice des droits de souveraineté sur le territoire commun, l'Etat luxembourgeois est appelé à assurer un large éventail d'activités spécifiques dont notamment:

- 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 la gestion domaniale, c'est-à-dire les mesures d'administration nécessaires pour préserver l'intégrité matérielle du domaine public fluvial, notamment moyennant actes et autorisations déterminant des conditions d'occupation temporaire et d'utilisation privative ainsi que les mesures de surveillance à prendre en vue de sauvegarder le domaine public fluvial des atteintes et dégradations;
- L'exploitation et l'entretien des barrages-écluses de la Moselle et des infrastructures de navigation, y compris la régularisation des eaux et la perception des péages, de manière à assurer une mise à la disposition des usagers dans des conditions optimales de sécurité et de commodité;
- 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, incidents ou d'accidents sur la voie d'eau ;
- Les litiges en matière de navigation et autres affaires en rapport avec la gestion du domaine
- 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 - délivrance des certificats, attestations, homologations, approbations et de tout autre document requis en vertu de la réglementation en vigueur, tenue des registres afférents.
- L'annonce des crues, y compris l'exercice de toutes les activités de support et accessoires nécessaires à la prestation de ce service ;
- Les recherches et initiatives visant à améliorer les conditions d'exploitation et d'utilisation ou à développer les infrastructures du domaine public fluvial;
- L'analyse de l'évolution et 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.

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 Ministère des Transports. Ces attributions sont assurées dans le cadre d'une stratégie cohérente de gestion et de valorisation sur base d'une organisation rationnelle et optimisée moyennant un matériel spécifique par des agents compétents, expérimentés et hautement motivés.

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 les utilisateurs de la voie d'eau ont au cours de l'année 2000 été informés moyennant 27 avis publics circonstanciés 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.

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 Service de la Navigation 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.

D'autre part, il y a lieu de signaler que le parc du matériel flottant a au cours de l'année 2000 été mis à niveau de sorte que le Service de la Navigation se trouve en mesure d'augmenter la productivité et l'efficacité opérationnelle de ses activités nautiques.

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, une somme de 3.209.491 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.

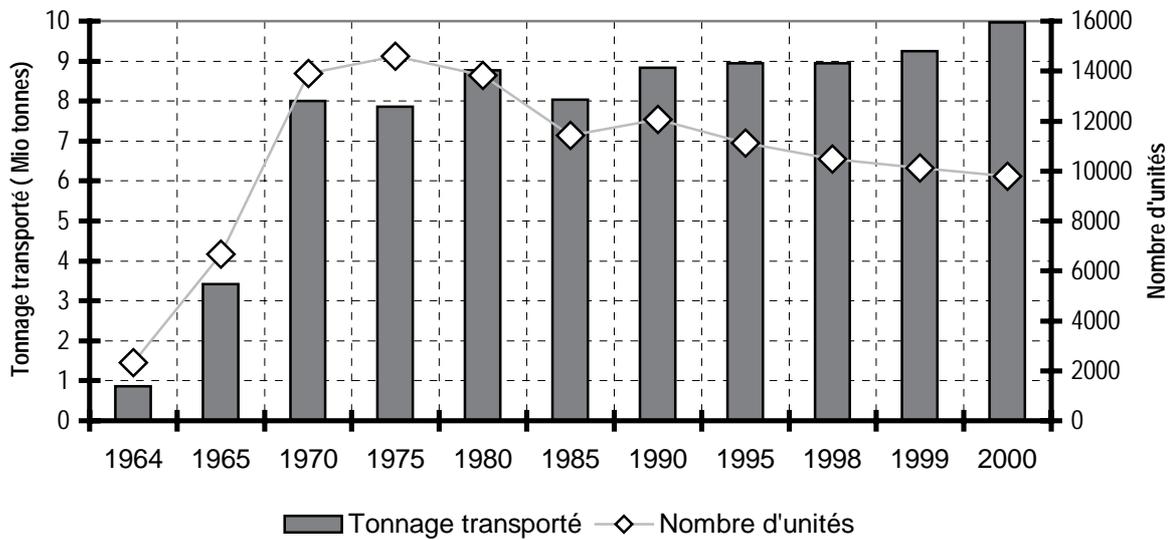
Les résultats du transport de marchandises et de personnes

Pour ce qui est du transport de marchandises recensé à l'écluse de Grevenmacher, la situation s'est présentée en 2000 comme suit :

| | | |
|--|------------|--------|
| Tonnage transporté: | 9 961 204 | tonnes |
| Nombre de bateaux à marchandises chargés: | 6 761 | unités |
| Nombre total de bateaux à marchandises: | 8 070 | unités |
| Capacité de charge des bateaux évoluant sur la Moselle | 13 804 743 | tonnes |

On mesure mieux l'importance de ce tonnage si on considère que l'acheminement du tonnage transporté en 2000 sur la Moselle aurait, sans tenir compte des trajets à vide inévitables, nécessité 398.448 trajets de poids lourds, ou la mise en la circulation de 176.304 wagons de marchandises des chemins de fer.

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 a accusé une hausse de 710.588 tonnes respectivement une augmentation de 7,68 % par rapport à l'année précédente atteignant ainsi un niveau record depuis la mise en service de la voie d'eau en 1964.

Pour ce qui est du rapport directionnel amont / aval du flux de marchandises, il y a lieu de signaler :

- une progression du trafic vers l'amont de 4,9 % imputable à une augmentation du transport de combustibles et de produits sidérurgiques ;
- une progression du trafic vers l'aval de 10,9 % imputable à une augmentation du transport de produits agricoles, de denrées alimentaires et de produits sidérurgiques.

Aussi est-il que l'évolution favorable au niveau des transports sur la Moselle s'explique par l'activité et le dynamisme dont font preuve les acteurs portuaires des pays limitrophes.

Pour ce qui est du transport de personnes et la navigation de plaisance sur la Moselle, la situation s'est présentée en 2000 comme suit:

| | |
|--|-------|
| • Mouvements de bâtiments à passagers recensés à l'écluse de Grevenmacher : | 457 |
| • Autorisations de priorités de passage aux écluses conférées aux bâtiments effectuant un service régulier : | 576 |
| • Mouvements de bateaux de plaisance avec des dimensions supérieures à celles de l'écluse à nacelles : | 754 |
| • Trafic à l'écluse à nacelles : | 1.460 |

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

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.

☐ Surveillance et exploitation des infrastructures.

La sécurité de la mise à disposition des infrastructures de navigation et la préservation du domaine public fluvial implique un certain nombre d'activités de surveillance, d'inspection et de contrôles.

Il s'agit notamment de:

- a) l'inspection systématique et du contrôle bathymétrique des infrastructures suivantes :
 - quais d'accostage public ;
 - lieux de stationnement ;
 - installations flottantes autorisées ;
 - zones d'accès aux infrastructures d'accostage ;
 - parcours autorisés pour la pratique du ski nautique ;
 - plans inclinés pour la mise à l'eau des embarcations.
- a) la surveillance de l'état du balisage flottant et de la signalisation nautique terrestre;
- b) la vérification de l'absence d'effets nuisibles émanant d'infrastructures autres que de navigation;
- c) contrôler le gabarit aérien des sections de navigation et de l'absence de dégradations.

En ce qui concerne l'exploitation des infrastructures publiques de stationnement, le Service de la Navigation a été appelé, par suite du règlement grand-ducal 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 1121 (+32%) 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.

☐ 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 par ailleurs 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, la navigation a été gênée pendant 129 heures dans le secteur de Grevenmacher et pendant 198 heures dans celui de Stadtbredimus par du brouillard particulièrement dense.

5.4.4. L'entretien des ouvrages hydrauliques de la Moselle

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'état technique des ouvrages et le défaut de possibilités d'augmenter l'efficacité opérationnelle en matière d'entretien, entraînera une intensification pendant les années à venir, des efforts au niveau du renouvellement des éléments et équipements les plus exposés. Un programme de renouvellement pluriannuel a été établi à cet effet.

En ce qui concerne la sécurité d'exploitation des ouvrages de retenue, une étude effectuée sur initiative du Ministère des Transports vient d'être finalisée. Le Service de la Navigation se consacrera dans les prochaines années à la réalisation des objectifs les plus urgents qui se sont dégagés de l'étude précitée.

5.4.5. La gestion domaniale de la voie d'eau

Dans 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.

Force est de rappeler à ce sujet que des mesures restent à entamer en vue d'adapter l'arsenal juridique disponible en matière de gestion du domaine public de la voie d'eau aux besoins actuels.

5.4.6. La police de la voie d'eau

Vu l'intensification constante des activités nautiques et touristiques en période estivale, le Service de la Navigation 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 a procédé 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 .

Toutes les infractions constatées ont été réprimées moyennant avertissements taxés ou procès-verbaux adressés au Procureur d'Etat compétent.

Pour ce qui est des chiffres statistiques, on peut relever qu'au cours de 2000 se sont produits sur la section germano-luxembourgeoise de la voie d'eau 39 événements extraordinaires d'exploitation dont :

- 6 Accidents de navigation ayant entraînés des dégâts matériels mineurs ;
- 25 Incidents avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;
- 6 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.

Il en découle qu'au niveau des accidents de navigation, l'année 2000 s'est caractérisée par une évolution favorable. L'entrave la plus importante des conditions de navigation consistait en un échouage d'un convoi poussé de 171 m à la hauteur de Mertert de sorte que le chenal navigable de la Moselle et l'accès au Port de Mertert ont été bloqués pendant presque six heures. La remise à flot du convoi, le dégagement du chenal navigable et la reprise d'exploitation de la voie d'eau ont nécessité le déploiement d'importants moyens de secours et de coordination.

Dans ce contexte, il échet de mettre en évidence la bonne collaboration avec 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 2000, 89 unités étaient inscrites au registre de navigation intérieure, dont :

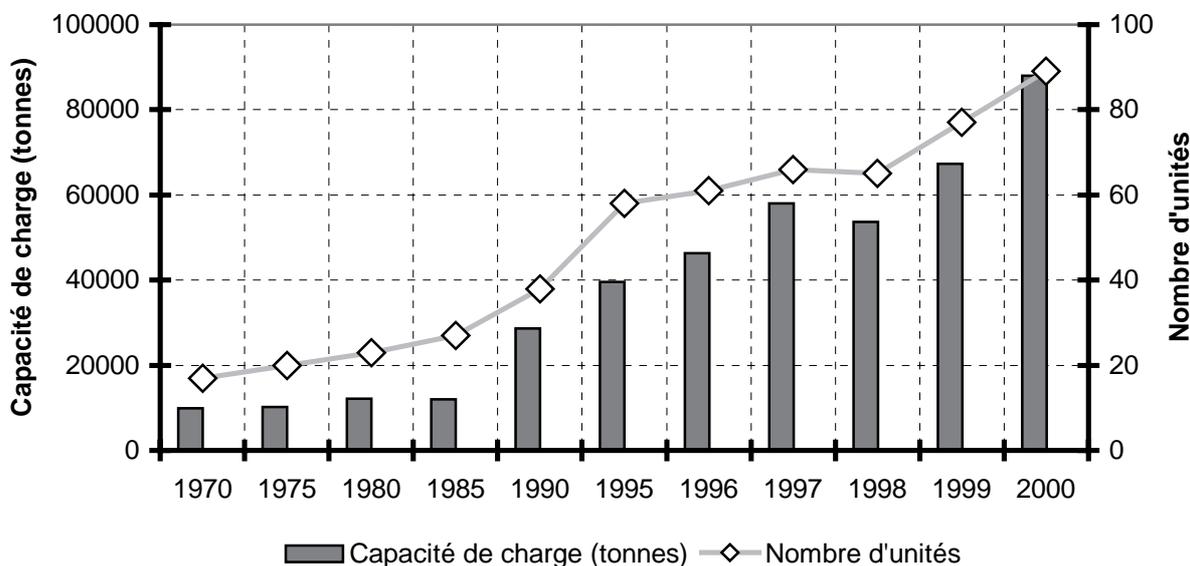
- 26 Automoteurs ordinaires ;
- 27 Automoteurs-citernes ;
- 11 Pousseurs et 9 pousseurs-remorqueurs ;
- 2 Barges ;
- 2 Barges-citernes.
- 6 Bateaux à passagers ;
- 4 Bateaux de plaisance ;

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 88.009 tonnes.

Au vu de la progression et de la composition (bateaux citernes) de la flotte, il y a lieu d'étudier les possibilités nationales de suivi et de contrôle des entreprises et des bateaux naviguant sous pavillon luxembourgeois.

L'activité du secteur s'est caractérisée en l'an 2000 par une nette progression des demandes d'autorisation d'accès à la profession de transporteur par voie d'eau intérieure.

Evolution du matériel de navigation intérieure flottant sous pavillon luxembourgeois



5.4.8. 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 2000, il y a lieu de signaler:

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

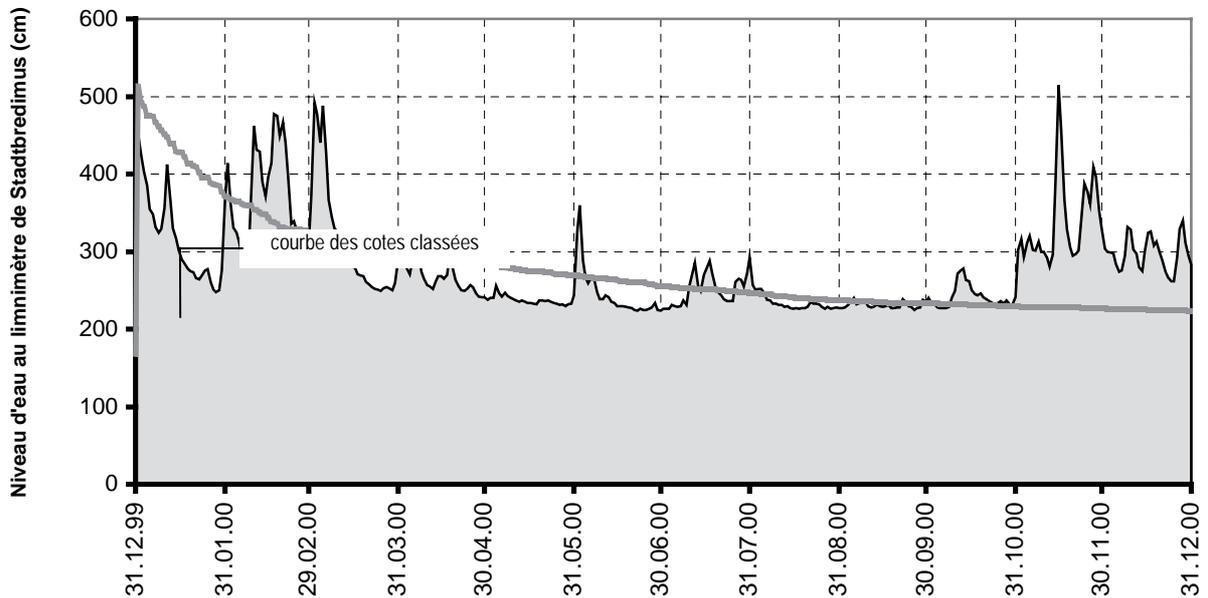
L'exploitation de la voie d'eau n'était, en 2000, pas gênée par les glaces.

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 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| DEBIT DE LA MOSELLE | | | | | | | | |
| Moyenne annuelle (m3/s) | 123 | 182 | 206 | 96 | 126 | 143 | 193 | 180 |
| Moyenne journalière minimale (m3/s) | 15 | 18 | 30 | 20 | 22 | 16 | 20 | 25 |
| Moyenne journalière maximale (m3/s) | 1600 | 1420 | 1560 | 930 | 1320 | 1088 | 1131 | 690 |
| TEMPERATURE EAU | | | | | | | | |
| Température moyenne | 14,7 | 15,1 | 14,7 | 14,1 | 14,8 | 14,4 | 14,7 | 15,0 |
| Température minimale | 1,1 | 5,3 | 2,9 | 1,1 | 1,0 | 3,7 | 4,0 | 4,8 |
| Température maximale | 25,9 | 28,9 | 27,9 | 26,8 | 27,0 | 26,6 | 26,2 | 25,9 |

Cotes moyennes journalières à l'échelle de Stadtbredimus :



Service des barrages:

Le service des barrages assure la maîtrise de l'eau de manière à ce que le niveau du

Service des barrages:

Le service des barrages assure 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 effectuée 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 $800 \text{ m}^3/\text{sec}$.

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 2000, 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. | 1662:00 heures | 4187:00 heures | 3331:00 heures | 4148:00 heures |
| • Durée des mises hors service pour opérations de maintien en état. | 24:00 heures | 31:50 heures | 1381:30 heures | 1324:00 heures |
| • Durée des interruptions de fonctionnement (pannes). | 3 :50 heures | 0 | 1 heure | 0 |

Service d'annonce des crues :

Les paramètres conditionnant l'activité opérationnelle du service d'annonce des crues se lisent pour l'année 2000, et avec référence à l'échelle de Stadtbredimus, comme suit:

- Durée de la période d'observation et d'analyse (cote > 4,50 m): \Rightarrow 208 heures
- Durée de la phase opérationnelle au plan externe (cote > 5,30 m): \Rightarrow 6 heures

Le rapport entre la durée du service opérationnel et la dépense de temps nécessaire pour l'observation et l'analyse de l'évolution met en évidence la durée prononcée des oscillations entre "deux eaux".

A ce sujet il échet de rappeler que, face aux problèmes rencontrés en la matière, une stratégie cohérente pour la modernisation et la mise en place des moyens indispensables pour répondre aux exigences croissantes de la population en ce qui concerne le niveau et la qualité des prestations en matière d'annonce des crues a été élaborée. Les ressources en matériel et personnel nécessaires à cet effet ont été précisées au même rapport circonstancié.

Dans ce contexte, il y a en plus lieu de rappeler que la mise en place et l'exploitation du réseau limnimétrique ont été réalisées en synergie avec le service des voies navigables de l'administration allemande. (cf. arrêté grand-ducal du 5 juin 1997 portant publication de l'Arrangement entre le Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne relatif au service d'annonce des crues dans le bassin versant de la Moselle)

Une mise à niveau technique globale du réseau limnimétrique est actuellement à l'étude, les travaux visant à établir la courbe de tarage à l'échelle de référence de Stadtbredimus ayant par ailleurs pu être achevés en 2000.

5.4.9. Evolutions et perspectives

De l'avis unanime des experts le développement de la coopération et des échanges internationaux va entraîner un accroissement des opérations de transport et les pays concernés seront amenés à prendre les mesures utiles pour intensifier le développement de la navigation intérieure, comme mode de transport économique et non-polluant. De vastes efforts sont d'ailleurs consentis au plan européen pour améliorer la compétitivité et la fiabilité de ce mode de transport.

Les résultats de l'année 2000 prouvent (cf. chapitre 5.5.3 ci-devant) que l'approfondissement de la Moselle s'est soldé par un renforcement de la compétitivité de la navigation mosellane sur le secteur des transports. La situation concurrentielle de la navigation mosellane évoluera non seulement favorablement, mais ce encore en complémentarité avec les autres modes de transport.

Au plan des améliorations infrastructurelles, les travaux visant à instaurer un système d'information et d'annonce du trafic sur la Moselle sont au point d'être finalisés. Ce système, mis en place au plan international, permettra d'optimiser l'exploitation et les conditions de sécurité de la voie d'eau. Il sera pleinement opérationnel au cours de l'année 2001. Vu l'insuffisance des capacités de stationnement sur la section luxembourgeoise de la Moselle, une certaine priorité devra être réservée aux investissements de l'Etat en faveur des infrastructures de la voie d'eau.

En ce qui concerne le plan interne, des efforts sensibles devront, au cours des exercices suivants, être consentis dans l'intérêt de la réalisation des mesures mises en évidence par l'étude de sécurité dont question ci-devant. La réalisation des mesures préconisées par l'étude de sécurité impliquera divers investissements.

Face à la spécificité et la technicité des missions, ainsi que face aux évolutions fulgurantes au plan normatif, réglementaire, technique et nautique, il sera plus que jamais nécessaire de réserver, dans l'intérêt du développement et du maintien du potentiel des compétences professionnelles des agents, une place de choix à la formation interne. Or, faute de potentialités humaines suffisantes, il sera difficile, voire impossible de répondre au cours des années à venir aux besoins de formation particuliers du Service de la Navigation. Il s'entend que l'exécution des missions organiques les plus essentielles implique en cas de manque de ressources humaines que les priorités doivent être orientées non pas dans l'intérêt de la formation.

Avant de conclure, il sied de rappeler que la tradition des réunions inter-services régulières a permis une collaboration efficiente au delà des frontières qui s'avère hautement nécessaire au regard du régime international et du caractère multifonctionnel de la voie d'eau mosellane.

6. Les Affaires Maritimes

La reprise de l'économie mondiale au cours de 1999 s'est poursuivie en 2000. Partant d'une situation économique globalement positive, les répercussions sur le transport maritime sont favorables et on note un taux de croissance de l'ordre de 5%.

La flotte mondiale a connu un accroissement de l'ordre de 1 % pour passer à 767.2 millions de tonnes de port en lourd. Les carnets de commande des chantiers navals sont pleins avec 44.5 millions de tonnes de port en lourd. Ce sont essentiellement les chantiers coréens et japonais qui en profitent avec 47.6 % et respectivement 27.6 % des commandes à l'échelle mondiale.

6.1. La politique communautaire

Au plan européen, l'année maritime a été marquée sans aucun doute par le naufrage du navire ERIKA le long des côtes françaises suivi peu après par le IEVOLI SUN. Les réactions dans la population ont été très vives. La Commission européenne a présenté d'urgence deux trames de mesures appelées "ERIKA 1" et "ERIKA 2" pour améliorer la sécurité maritime le long des côtes européennes. Le contenu du paquet ERIKA sera commenté ci-après.

6.1.1. Le transport maritime des produits pétroliers : état des lieux

A travers le monde entier, le pétrole est le produit de base le plus transporté, et l'Union européenne occupe la première place mondiale dans le commerce des produits pétroliers. A titre de comparaison, les importations de pétrole brut par l' Union Européenne représentent environ 27% du commerce mondial total contre 25 % pour celle des Etats-Unis. Près de 90% du commerce de pétrole avec l'UE se fait par voie maritime (le reste étant acheminé par oléoduc, transport terrestre ou voies navigables intérieures). Pour les années à venir, compte tenu des prévisions de la demande de produits pétroliers, une augmentation croissante du déplacement des pétroliers est attendue.

Chaque année 800 millions de tonnes de produits pétroliers sont transportées à destination et au départ de ports communautaires. Environ 70 % des transports par pétroliers dans l'Union européenne se font au large des côtes de l'Atlantique et de la Mer du Nord (30% s'effectuant via la Méditerranée), ce qui fait de ces zones les endroits les plus vulnérables aux marées noires, comme en témoigne le naufrage de l'ERIKA. De surcroît, de nombreux pétroliers traversent les eaux de l'Union sans y faire escale, ce qui représente un volume - et donc un danger - supplémentaire. Les grands ports pétroliers de l'Union européenne sont Rotterdam, Marseille, Le Havre, Trieste et Wilhelmshaven. Le pétrole importé provient essentiellement du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord. Les exportations européennes (champs pétrolifères de la mer du Nord) ont pour destinations principales l'Amérique du Nord.

Le marché du transport de pétrole brut est dominé par les pétroliers de gros tonnage (plus de 200.000 tonnes). Toutefois, les navires utilisés en Mer du Nord sont d'une taille plus modeste, allant de 5.000 à 50.000 tonnes. Ce sont à peu près 1.500 à 2.000 navires qui circulent dans les eaux de l'Union chaque année. L'âge moyen des navires de la flotte mondiale de pétroliers en

1999 était de 18 ans, 41% des navires ayant plus de 20 ans. Ces derniers représentent 36% du tonnage pétrolier. Dans l'Union européenne, l'âge moyen des pétroliers immatriculés dans l'Union était de 19,1 ans en 1999. Plus de 45% de la flotte européenne a plus de 20 ans d'âge. Les compagnies européennes recourent fréquemment aux pavillons étrangers pour immatriculer leurs navires comme par exemple les pavillons du Libéria, du Panama, de Chypre, de Malte ou des Bahamas.

Entre 1992 et 1999, au niveau mondial, 593 navires ont été perdus, dont 77 pétroliers, ce qui correspond à 13% du nombre des sinistres, mais à 31% du tonnage perdu. Face à ces chiffres, on peut dire que les résultats en termes de sécurité sont relativement bons. Les causes des accidents maritimes peuvent être diverses :

a) *les erreurs humaines*

Les accidents sont souvent attribués à des erreurs humaines (erreur de navigation ou de pilotage). La formation et la compétence des équipages ont été reconnues comme étant un élément essentiel de l'amélioration de la sécurité en mer. En outre, les conditions de travail constituent un facteur également important; la fatigue étant notamment reconnue comme une cause de plus en plus fréquente des accidents maritimes.

b) *l'âge des navires*

Il existe une corrélation générale entre l'âge des navires et les accidents survenus. 60 des 77 pétroliers perdus entre 1992 et 1999 avaient plus de 20 ans d'âge.

c) *les problèmes liés à la structure*

Les problèmes liés à la structure (rupture de la coque, corrosion...), l'incendie et l'explosion constituent d'autres causes d'accident.

d) *les pratiques d'affrètement*

Les pratiques d'affrètement propres au commerce du pétrole s'ajoutent à la complexité de la situation. Ainsi, les sociétés pétrolières se sont largement défaites de leur flotte de pétroliers et ne contrôlent en réalité plus qu'un quart de la flotte mondiale. On assiste ainsi à une "atomisation" parmi les propriétaires de pétroliers. En répartissant leur flotte entre des sociétés à navire unique, souvent sous la forme de sociétés écrans enregistrées dans des places financières offshore, les propriétaires peuvent réduire leurs risques financiers. Il est dès lors souvent difficile d'identifier les vrais décideurs et par-là, les vraies responsabilités. Le commerce du pétrole et le marché des affrètements sont soumis à une forte concurrence. Trouver la capacité de transport par pétrolier la moins chère sur le marché est une partie essentielle de l'activité. Le caractère volatile du marché se traduit aussi par l'abandon des contrats à long terme entre affréteurs et transporteurs au profit d'affrètement à court terme (dénommé le "marché spot"). Ce marché est soumis à une féroce concurrence sur les prix. Dans la réalité, l'âge du pétrolier intervient peu dans le processus de décision, c'est souvent le tonnage disponible le moins cher, offert par les plus vieux navires qui dicte les prix. Il est donc difficile de faire en sorte que la qualité paie, de sorte que les petits exploitants supportant de faibles niveaux de coûts gagnent des parts de marché au détriment de sociétés à la réputation bien établie. Ce phénomène comporte un risque considérable pour la sécurité.

6.1.2. Les mesures existantes pour assurer la sécurité

Suite à plusieurs catastrophes (Torrey Canyon - 1967; Exxon Valdez - 1989), une série de conventions ont été adoptées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI). Celles-ci visaient notamment à s'attaquer aux pollutions accidentelles (imprévues) et opérationnelles (délibérées comme le nettoyage des citernes par l'eau de mer).

A) *MARPOL*

La convention internationale MARPOL sur la prévention de la pollution provoquée par les navires fut adoptée en 1973. Outre l'aspect environnemental, cette convention vise également à éliminer progressivement les pétroliers à coque unique et à les remplacer par des navires à double coque ou d'une conception équivalente. La convention MARPOL prévoit également un contrôle renforcé de l'état des pétroliers vieillissants. Au fur et à mesure des années, les directives OMI sont devenues de plus en plus précises et la coque des pétroliers devant dès lors subir une inspection beaucoup plus rigoureuse que ce n'était le cas précédemment. Toujours en vertu de la convention MARPOL, les pétroliers construits depuis 1996 doivent être à double coque ou d'une conception équivalente, tandis que les pétroliers à simple coque seront progressivement éliminés. Avec les navires à double coque, le risque de pollution sera considérablement réduit, notamment en cas de légère collision ou d'échouement. Au 1^{er} janvier 2000, environ 20% des pétroliers mondiaux sont des navires à double coque.

b) *Autres mesures*

Les dispositifs de séparation du trafic ont été adoptés dans les zones à forte densité de circulation (par ex. : couloirs de navigation à sens unique qui réduisent fortement le risque de collision frontale dans le Pas de Calais). A l'avenir, les équipements de navigation seront plus fiables et plus précis grâce à la technologie de navigation par satellites (notamment le système GALILEO).

Il convient toutefois de constater que l'action en matière de sécurité maritime à travers l'OMI reste insuffisante pour s'attaquer efficacement aux causes de telles catastrophes, car elle est limitée par un handicap majeur: l'absence de moyens de contrôles adéquats sur la manière dont ses règles sont appliquées à travers le monde. En conséquence, les règles de l'OMI ne sont pas appliquées partout avec la même rigueur. Ce phénomène tend à s'accroître en raison des évolutions subies par le transport maritime depuis quelques décennies, qui ont notamment conduit au développement des "pavillons de complaisance" - immatriculation du navire dans des pays étrangers dont certains ne remplissent pas leurs obligations en vertu des conventions internationales.

Après la catastrophe de l'Amoco-Cadiz en 1978, le Conseil des Ministres avait demandé à la Commission européenne de faire des propositions sur le contrôle et la réduction de la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures. Finalement, peu de choses ont été réalisées. Une fois passé le "momentum" de l'accident, les Etats membres ont de nouveau eu tendance à éviter des mesures contraignantes sur le plan communautaire, d'autant plus qu'à l'époque, l'unanimité s'imposait pour ce genre de décisions. Il a fallu attendre le milieu des années 90, et la possibilité de la majorité qualifiée, pour que le Conseil adopte les premiers éléments d'une politique commune de sécurité maritime avec notamment l'organisation sur le plan communautaire d'une application plus stricte des conventions internationales, l'adoption de dispositions spécifiquement communautaires là où les normes de l'OMI sont inexistantes ou insuffisantes.

Les textes légaux qui ont dès lors été mis en place sont les suivants:

- Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant le contrôle par l'Etat du port. Cette directive prévoit l'inspection de tous les navires et comprend des exigences spécifiques relatives à l'inspection des pétroliers.
- Directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994. Cette directive établit des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la classification des navires et les activités pertinentes des administrations.
- Règlement (CE) 2978/94 du Conseil du 21 novembre 1994, mettant en œuvre la résolution de l'OMI concernant le jaugeage des citernes à ballast séparés à bord des pétroliers. Le règlement permet de faire bénéficier les navires équipés de SBT d'un système d'abattements sur les redevances demandées.
- Directive 93/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 : les navires transportant des marchandises dangereuses et polluantes à destination des ports maritimes de la Communauté ou en sortant doivent notifier des informations détaillées sur leurs cargaisons en vertu de la directive.
- Directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaire pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Cette proposition vise à faire respecter les dispositions MARPOL qui imposent d'assurer la fourniture d'installations de réception adéquates dans les ports.

Le naufrage de l'ERIKA montre à l'évidence, d'une part, le risque représenté par les vieux navires et, d'autre part, la nécessité d'un renforcement du cadre réglementaire actuel, d'ailleurs mal appliqué par les Etats membres, notamment sur le nombre des contrôles dans les ports, sur une base spécifiquement communautaire allant au-delà des normes de l'OMI. La même tendance a pu être observée après la catastrophe de l'Exxon Valdez aux Etats-Unis, où le cadre réglementaire a été renforcé au niveau fédéral. Au plan européen, les mesures prises par la Commission européenne afin d'améliorer la sécurité maritime le long des côtes européennes ont été regroupées dans les paquets "ERIKA 1" et "ERIKA 2".

Le 21 décembre, le Conseil Transports est parvenu à un accord global sur le premier paquet de mesures proposé par la Commission. Il a atteint une position commune sur les propositions relatives aux organismes d'inspection des navires et au contrôle des navires par l'Etat du port; en ce qui concerne l'introduction accélérée des pétroliers à double coque, il s'est par ailleurs engagé, en cas d'échec des négociations de l'Organisation maritime internationale (OMI) en avril 2001, à adopter d'ici à juin 2001 une position commune sur la proposition. Il a en outre montré un intérêt spécifique pour le deuxième paquet de propositions de la Commission, tout en faisant ressortir une interrogation sur la compatibilité de certaines dispositions de ce "paquet" avec le droit international de la mer.

6.1.3. ERIKA 1

La première série d'actions avec des réglementations à court et à long terme a été proposée en mars 2000.

6.1.3.1. Les mesures législatives à court terme

a) Le contrôle des navires dans les ports

Il s'agit d'une proposition de modification de la directive 95/21/CE qui prévoit de bannir de tous les ports de l'Union européenne les navires de plus de quinze ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une "liste noire" que la Commission publiera tous les six mois. Par ailleurs, les contrôles sur tous les navires devront être renforcés en fonction de l'âge du navire et devront porter systématiquement sur l'une des citernes à ballast. Les navires devront envoyer une série d'informations avant d'entrer dans les ports pour que les inspections soient préparées efficacement.

b) Les sociétés de classification

Il s'agit d'une proposition de modification de la directive 94/57/CE. Selon la Commission, un contrôle plus étroit devra être exercé sur les sociétés de classification auxquelles les Etats membres délèguent leurs pouvoirs de vérification de la qualité des navires. La Commission se réserve par une procédure simplifiée de suspendre ou de retirer l'agrément à des sociétés qui ne satisfont plus aux critères de la directive. La responsabilité des sociétés reconnues devra être pleinement engagée en cas de négligence. De bonnes performances de sécurité et de prévention de la pollution des sociétés de classification deviendront un élément essentiel pour obtenir et conserver l'agrément au niveau communautaire. En outre, des critères de qualité plus sévères devront être remplis par les organismes agréés, y compris l'obligation de suivre certaines procédures lorsqu'un navire change de classe, telle que la transmission du dossier historique complet du navire à la nouvelle société de classification.

c) Les pétroliers à double coque

Il s'agit d'un nouveau règlement qui vise le remplacement des pétroliers à simple coque par des pétroliers à double coque selon un calendrier plus rigoureux que celui imposé par la convention MARPOL.

Ces trois propositions forment un tout, concernant non seulement les navires pétroliers, mais également, pour ce qui concerne les deux premières, les autres navires transportant des matières dangereuses ou polluantes. En particulier, les informations recueillies lors des contrôles dans chaque port ou lors des vérifications par les sociétés de classification seront largement diffusées, à partir notamment de la banque de données EQUASIS, de sorte que soit systématiquement connu l'état d'un navire et qu'en cas d'accident les responsabilités de chacun soient clairement établies.

6.1.3.2. *Les mesures législatives à long terme*

Dans une deuxième étape, la Commission envisage des propositions complémentaires dans les domaines suivants:

a) Une transparence accrue - EQUASIS

L'impossibilité de disposer d'informations dans des domaines ayant trait à la sécurité des navires préoccupe les autorités. Un volume considérable d'informations relatives aux navires est recueilli par divers organismes, mais ces informations sont dispersées dans de nombreux endroits différents et souvent difficiles d'accès, y compris pour les professionnels du transport maritime. Dès lors, la Commission européenne, en collaboration avec l'administration maritime française a entrepris de créer une nouvelle base de données sur la sécurité des navires, EQUASIS, dans laquelle seront recueillies des informations relatives à la sécurité et à la qualité des performances des navires et de leurs exploitants et qui permettra d'y accéder aisément par Internet.

b) Surveillance de la navigation maritime

La Commission propose l'amélioration de la surveillance de la navigation maritime, en particulier dans les zones les plus fréquentées par les pétroliers. La législation communautaire comporte déjà la directive 93/75/CEE, qui prévoit l'obligation de se signaler pour les bateaux transportant des substances dangereuses à destination ou en provenance des ports communautaires. Une proposition de la Commission de décembre 1993 propose une refonte globale du système de signalement tel que décrit dans la directive 93/75/CEE. Selon la Commission, il convient d'étudier les modalités de contrôle au-delà des eaux territoriales sur les navires les plus dangereux. En effet, des navires particulièrement dangereux ont eu l'occasion de longer les côtes d'un ou plusieurs Etats membres avant que le problème puisse être détecté dans un port. Les contrôles dans le cadre des ports ne sont dès lors pas toujours une solution suffisante.

c) L'élargissement de l'Union Européenne

Du point de vue de la sécurité maritime, les négociations d'adhésion posent un défi. En effet, si les treize pays candidats devaient rentrer dans l'Union européenne aujourd'hui, la moyenne de navires détenus battant pavillon européen grimperait à 13,26%, alors qu'elle est actuellement de 5,73% (en 1998). Ce pourcentage élevé est dû à la performance en dessous de la moyenne des navires battant pavillon de certains pays candidats. Parmi eux, Malte et Chypre possèdent la 4^e et 5^e plus grande flotte au monde. Un tel abaissement du niveau de la sécurité des navires dans l'Union est, pour la Commission, inacceptable et ne saurait être justifié par l'élargissement. Il est par conséquent primordial que les pays candidats s'engagent à appliquer strictement les normes internationales et européennes sur la sécurité maritime le plus tôt possible et au plus tard à la date de leur adhésion à l'Union européenne.

d) Vers une structure européenne de la sécurité maritime

La Commission évoque l'éventuelle mise en place d'une structure européenne de la sécurité maritime dont la tâche première serait de contrôler l'organisation et l'efficacité des contrôles nationaux afin d'en assurer une plus grande uniformisation.

e) Responsabilité accrue des différents acteurs du transport maritime de pétrole

Le régime de responsabilité est jusqu'à présent gouverné par des conventions internationales. La Commission entend, d'une part, œuvrer pour une augmentation des régimes collectifs d'indemnisation, mais aussi poser le principe d'une responsabilité du transporteur et du propriétaire de la cargaison.

Parallèlement à ces mesures législatives, la Commission européenne a essayé de trouver un accord volontaire avec l'industrie.

6.1.3.3. *Accord volontaire avec l'industrie*

Afin d'agir au plus vite et d'éviter des catastrophes du type ERIKA, la Commission européenne propose, sans attendre l'adoption formelle du premier paquet de directives, que par un accord volontaire, les compagnies pétrolières s'engagent à ne plus affréter des navires citernes de plus de quinze ans d'âge (sauf si leur état satisfaisant est démontré par des contrôles appropriés) et à prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité. Les discussions sur cet accord volontaire devraient aussi se traduire par des améliorations du régime de la responsabilité des compagnies pétrolières.

Au-delà de toutes ces mesures, la Commission considère que la multiplication des pollutions opérationnelles par tous types de navires ainsi que le risque de pollutions particulièrement graves par les pétroles contenus dans les soutes en cas d'accident sont également préoccupants. Elle envisage de proposer prochainement des initiatives communautaires préventives à cet égard.

6.1.4. **ERIKA 2**

Un deuxième ensemble de mesures a été proposé en décembre 2000. Ce second paquet devrait renforcer significativement la sécurité maritime dans les eaux et les ports de l'Union européenne. Cet ensemble comprend les propositions législatives suivantes:

6.1.4.1. *Mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime*

Cette proposition de directive visant à un renforcement des mesures de prévention des accidents et de suivi des navires circulant dans les eaux européennes permettrait de couvrir également les navires qui ne font pas escale dans les ports européens, elle impliquerait:

- l'obligation pour les navires transitant par les zones à forte densité de trafic ou dangereuses pour la navigation, de se signaler aux centres de surveillance du trafic et de leur communiquer un certain nombre d'informations, y compris le nombre de personnes et le volume de combustibles à bord;
- l'obligation pour les navires faisant escale dans les ports de la Communauté, de s'équiper d'un système de transpondeurs permettant l'identification automatique des navires, selon un calendrier s'étalant entre juillet 2002 et juillet 2007 pour les nouveaux bateaux;
- la simplification et l'harmonisation des procédures de transmission électronique des données sur les marchandises dangereuses ou polluantes transportées par les navires;
- la présence obligatoire de boîtes noires à bord des navires faisant escale dans les ports de l'Union, entre 2002 et janvier 2008, selon un calendrier anticipant celui fixé par l'Organisation Maritime Internationale;

- le développement de bases de données communes mises en réseau;
- le renforcement du pouvoir d'intervention des Etats côtiers, qui pourront ordonner le détournement d'un navire qui menace leurs côtes ou lui imposer le pilotage, le remorquage ou la présence d'une équipe d'évaluation;
- l'incitation des Etats membres à se doter de mesures d'accueil pour les navires en détresse;
- l'autorisation pour les capitaines des ports d'interdire la sortie en mer des navires dans le cas où les conditions météorologiques seraient mauvaises.

6.1.4.2. *Le Fond européen de compensation*

Cette proposition de règlement vise à améliorer le régime de responsabilité et de compensation en cas de dommage. Il s'agirait de la création d'un Fond européen de compensation, financé par les entreprises réceptionnant du pétrole dans l'Union européenne, qui viendrait compléter le système international existant. Il permettrait d'indemniser les victimes avérées des marées noires jusqu'à un plafond d'un milliard d'euros, en complétant les indemnités prévues par le système international plafonné à deux cents millions d'euros. Ce Fonds permettrait également d'anticiper le versement des aides prévues par le système international. La Commission propose également que les Etats membres imposent des sanctions en cas de négligences graves.

6.1.4.3. *L'Agence européenne de la sécurité maritime*

Cette proposition de règlement vise la création d'un organisme européen de la sécurité maritime, sous forme d'Agence européenne, dont l'effectif serait d'environ cinquante personnes, avec un budget de fonctionnement de l'ordre de 7,6 millions d'euros. Cet organe indépendant serait chargé de fournir une assistance technique à la Commission pour lui faciliter l'élaboration des textes législatifs, de vérifier la manière dont les contrôles sont effectués par les Etats membres dans leurs ports, de collecter et d'exploiter les données relatives à la mise en œuvre de la législation communautaire de sécurité maritime, de contrôler les sociétés de classification chargées de la certification des navires pour le compte des Etats membres, de coordonner les activités d'enquête à la suite d'un accident maritime et d'assister les Etats candidats à l'adhésion.

6.2. **Les activités au sein d'autres organisations internationales**

6.2.1. L'Organisation mondiale du commerce (OMC)

L'échec de la troisième conférence ministérielle de l'OMC à Seattle en décembre 1999 a fait place au doute quant à l'opportunité de poursuivre des négociations en matière de libéralisation en particulier dans le domaine des services. La quatrième conférence aura probablement lieu au printemps de l'année prochaine. Les travaux préparatoires sur les différents sujets se poursuivent. La Commission européenne, en association avec les administrations nationales et les associations d'armateurs européens, a continué un travail d'inventaire des limitations à la libre circulation au plan mondial. L'enjeu majeur de la prochaine conférence ministérielle en ce qui concerne le chapitre maritime consistera à convaincre les Etats-Unis de négocier sur le transport maritime.

6.2.2. OCDE

Le comité de la navigation maritime a organisé un séminaire pour débattre ses propositions visant l'abolition de l'exemption des conférences maritimes en matière d'entente sur les prix. Ont participé à ce séminaire les administrations maritimes, les autorités en matière de concurrence, les chargeurs et les expéditeurs. Il s'est avéré au cours des débats qu'une majorité d'Etats membres et les deux directions générales de la Commission européenne compétentes en la matière ainsi que la délégation des Etats-Unis et du Japon ont argumenté en faveur du statu quo. Quant à l'attitude particulièrement critique des chargeurs européens, américains et canadiens, il est difficile de voir aujourd'hui quelle sera la suite à donner à ce dossier. Le comité a également poursuivi ses travaux visant à éliminer les restrictions restantes pour l'accès au marché dans le domaine des services maritimes. Les relations avec la Chine Populaire commencent à porter ses premiers fruits et les travaux seront poursuivis en 2001.

6.2.3. OMI - Organisation Maritime Internationale

6.2.3.1. *Les décisions prises par les instances de l'OMI*

Au cours de l'année 2000, les différentes sessions des comités et sous comités de l'OMI (72^{ième} et 73^{ième} sessions du Comité de la Sécurité Maritime, 45^{ième} session du Comité de la Prévention de la Pollution Marine, 31^{ième} session du Sous-comité des normes de formation et de veille et 8^{ième} session du Sous-comité de l'application des instruments par l'Etat de pavillon) ont abouti aux conclusions suivantes:

a) Résultats des travaux de la 72^{ième} session du Comité de la sécurité maritime

La 72^{ième} session du MSC s'est tenue à Londres du 17 au 26 mai 2000. Au cours de cette session, le comité a été invité à examiner, aux fins de leur adoption :

- Les amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée - Résolution MSC.91(72).
- Les amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer - Résolution MSC.91(72).
- Le projet de résolution de l'Assemblée – Résolutions de l'Assemblée annulées par les amendements de 1995 à la Convention STCW de 1978.
- Les projets d'amendements aux recueils IBC, IGC, BCH et GC.
- Les nouveaux dispositifs et dispositifs modifiés de séparation du trafic, et mesures d'organisation du trafic correspondant.
- Les mesures d'organisation du trafic autres que les dispositifs de séparation du trafic.
- La résolution portant sur le système obligatoire de comptes rendus de navires – Résolution MSC.93(72).
- Le projet de chapitre V révisé de la Convention SOLAS.
- Le projet d'amendement à l'appendice de l'annexe de la Convention SOLAS de 1974.
- Le projet d'amendement à l'appendice de l'annexe du Protocole de la Convention SOLAS de 1988.
- Les normes de fonctionnement de l'équipement de vision nocturne pour engins à grande vitesse – Résolution MSC.94(72).
- Les normes de fonctionnement des feux de signalisation de jour – Résolution MSC 95(72).

- Les amendements à apporter aux normes de fonctionnement des indicateurs de vitesse et de distance (résolution A.824(19)) – Résolution MSC.96(72).
- Le projet de chapitre II-2 révisé de la Convention SOLAS.
- Le projet de résolution MSC – Adoption du recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l’incendie.
- Le projet d’amendements à la règle II-1/3-4 sur les dispositifs de remorquage d’urgence des navires citernes.
- Le projet de résolution MSC – Adoption du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (recueil HSC 2000).
- Le projet d’amendements au chapitre X de la Convention SOLAS.
- Le projet d’amendements à la règle II-1/3-5 sur l’installation de matériaux neufs contenant de l’amiante.
- Le projet d’amendements à l’annexe B de la résolution A.744(18) sur les directives sur le programme renforcé d’inspection à l’occasion des visites des vraquiers et des pétroliers.
- Le projet de résolution MSC – Recommandation sur le respect des prescriptions énoncées au paragraphe 2.2.1.1 de l’annexe 12 de l’annexe B de la Résolution A.744(18).
- Le projet d’amendements à la résolution A.744(18).
- Le projet d’amendements au code ISM.
- Le projet d’amendements au chapitre IX de la Convention SOLAS.

b) Résultats des travaux de la 73^{ième} session du comité de la sécurité maritime

La 73^{ième} session du MSC s’est tenue à Londres du 27 novembre au 6 décembre 2000. Au cours de cette session, le comité a été invité à examiner, aux fins de leur adoption :

- Principes directeurs concernant l’élaboration du texte révisé des directives pour l’établissement de plans de coopération SAR (Search and rescue).
- Propositions d’amendements à la règle VII/14.2 de la Convention SOLAS.
- Propositions d’amendements au recueil INF.
- Résolution MSC.97(73) - Adoption du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (recueil HSC 2000).
- Résolution MSC.98(73) - Adoption du code international pour les systèmes de sécurité incendie (code FSS).
- Résolution MSC.99(73) - Adoption des amendements à la Convention SOLAS 1974, amendée.
- Résolution MSC.100(73) - Adoption des amendements du Protocole de la Convention SOLAS de 1988.
- Résolution MSC.101(73) - Adoption d’amendements au code international pour l’application des méthodes d’essais au feu (Recueil FTP).
- Résolution MSC.102(73) - Adoption d’amendements au recueil international de règles relatives à la construction et à l’équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil IBC).
- Résolution MSC.103(73) - Adoption d’amendements au recueil international de règles relatives à la construction et à l’équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (recueil IGC).

- Résolution MSC.104(73) - Adoption d'amendements au code international de gestion de la sécurité (code ISM).
- Résolution MSC.105(73) – Adoption d'amendements aux directives sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers (résolution A.744(18)).
- Résolution MSC.106(73) – Adoption d'amendements au recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques en vrac (recueil BCH).
- Résolution MSC.107(73) – Adoption d'amendements au recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (recueil GC).
- Résolution MSC.108(73) – Adoption des recommandations sur le respect des prescriptions énoncées au paragraphe 2.2.1.1 de l'annexe 12 de l'annexe B de la résolution A.744(18).
- Résolution MSC.109(73) – Emport d'un enregistreur des données du voyage (VDR) à bord des navires de charge existants.
- Les nouveaux dispositifs et dispositifs modifiés de séparation du trafic, et mesures d'organisation du trafic correspondant.
- Résolution MSC.110(73) - Système obligatoire de comptes rendus de navires.
- Les amendements aux dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime.
- Les mesures d'organisation du trafic autre que les dispositifs de séparation du trafic.
- Résolution MSC.111(73) - Adoption d'amendements aux directives et critères applicables aux systèmes de comptes rendus de navires (résolution MSC.43(64)).
- Projet de résolution de l'assemblée - Amendements au règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer.
- Projet de résolution de l'assemblée - politique maritime révisée concernant un futur système mondial de navigation par satellite (GNSS).
- Résolution MSC.112(73) - Adoption des normes révisées de fonctionnement de l'équipement de réception de bord du système mondial de localisation (GPS).
- Résolution MSC.113(73) - Adoption des normes révisées de fonctionnement de l'équipement de réception de bord du système GLONASS.
- Résolution MSC.114(73) - Adoption des normes révisées de fonctionnement de l'équipement de réception de bord des émissions DGPS et DGLONASS des radiophares maritimes.
- Résolution MSC.115(73) - Adoption des normes révisées de fonctionnement de l'équipement de bord destiné à la réception combinée des émissions GPS/GLONASS.
- Résolution MSC.116(73) - Normes de fonctionnement des dispositifs de détermination du cap à transmission (THD) de marine.
- Propositions d'amendements au chapitre 13 du recueil HSC de 1994.
- Amendements au chapitre XII du code international de signaux.
- Projet de résolution de l'Assemblée - Formules uniformes à utiliser pour faire référence aux instruments de l'OMI.

c) Résultats des travaux de la 45^{ième} session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC)

Le Comité MEPC a tenu sa 45^{ième} session du 2 au 8 octobre 2000. Les thèmes principaux à l'ordre du jour étaient :

- Les organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast.

- La mise en œuvre de la Convention OPRC et du Protocole OPRC-HNS ainsi que des résolutions pertinentes adoptées par la conférence.
- Les effets nuisibles de l'utilisation des peintures antisalissure pour navires.
- L'examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires.
- L'identification et protection des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables.
- L'interprétation et modification de MARPOL 73/78 et des recueils de règles connexes.
- La prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.
- Les rapports des sous-comités.
- Les travaux des autres organes.
- La promotion de la mise en œuvre et du respect de MARPOL 73/78 et des recueils de règles connexes.
- Les questions liées au recueil INF.
- L'évaluation formelle de la sécurité, y compris l'attribution d'un indice écologique aux navires.
- Les questions liées au protocole de 1973 sur l'intervention.
- Le programme de coopération technique.
- L'application des directives des comités.
- Le programme de travail du comité et de ses organes subsidiaires.

Décisions prises :

- Le projet de texte de la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles.
- Résolution MEPC.89(45) - Amendements à l'annexe du protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires.
- Résolution MEPC.90(45) - Amendements au recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil IBC).
- Résolution MEPC.91(45) - Amendements au recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (recueil BCH).
- La modification des directives pour la désignation de zones spéciales en vertu de MARPOL 73/78 et des directives pour l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables.
- Résolution MEPC.92(45) - Amendements aux directives révisées pour la mise en œuvre de l'annexe V de MARPOL 73/78 (résolution MEPC.59(33)).
- Projet d'amendements aux annexes I, II, IV et VI de MARPOL concernant l'utilisation de l'espagnol.
- Projet de texte de la règle 13g révisée de l'annexe I de MARPOL.
- Résolution MEPC.93(45) - Amendements à la spécification normalisée des incinérateurs de bord.
- Programmes de travail des Sous-comités FSI et BLG et ordres du jour provisoires de leurs sessions à venir.

d) Résultat des travaux de la 31^{ième} session du Sous-comité STW.

Le Sous-comité STW a tenu sa 31^{ième} session du 10 au 14 janvier 2000. Les thèmes principaux à l'ordre du jour étaient :

- La validation de la teneur des cours types de formation.
- La formation des pilotes maritimes et délivrance des brevets.
- La révision de la résolution A.485(XII).
- Le suivi de la conférence STCW de 1995.
- Les pratiques illégales liées aux brevets d'aptitude.
- Le suivi de la conférence STCW-F de 1995.
- L'analyse des accidents.
- L'élaboration de recommandations concernant la formation à l'utilisation des ECDIS.
- Les normes médicales applicables aux gens de mer.
- Les phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes.
- L'élaboration de prescriptions concernant la formation en matière de gestion des eaux de ballast.
- L'élaboration de directives pour les navires exploités dans des eaux couvertes de glace.
- Le programme de travail et ordre du jour du STW 32.

Décisions prises :

- Amendements aux projets de cours types de l'OMI.
- Projet d'amendement à la partie B du code SCTW.
- Projet de résolution de l'Assemblée - résolutions de l'assemblée annulées par les amendements de 1995 à la convention STCW de 1978.
- Circulaires MSC annulées par les amendements de 1995 à la convention STCW de 1978.
- Avant-projet de recommandations concernant la préparation et l'examen des évaluations indépendantes prescrites par la règle I/8 de la convention STCW et la section A-I/7 du code STCW.
- Projet de circulaire MSC - recommandations concernant la conclusion d'arrangements entre les parties en vue de la reconnaissance des brevets en vertu de la règle I/10 de la convention STCW.
- Projet d'amendements au document FAO/OIT/OMI destiné à servir de guide pour la formation des pêcheurs et la délivrance des brevets.
- Projet de circulaire MSC - convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille.
- Projet de programme de travail du sous-comité.
- Projet d'ordre du jour provisoire du STW 32.
- Projet de circulaire MSC - normes de l'ASIM concernant la formation du personnel des services de trafic maritime (STM) et la délivrance des certificats.

e) Résultats des travaux du Sous-comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon (FSI)

Le Sous-comité FSI a tenu sa 8^{ième} session du 24 au 28 janvier 2000. Les thèmes principaux à l'ordre du jour étaient :

- Les responsabilités des gouvernements et mesures visant à encourager le respect des instruments par l'Etat du pavillon.
- L'analyse approfondie des difficultés rencontrées dans l'application des instruments de l'OMI.
- L'auto-évaluation de la performance de l'Etat du pavillon.
- L'incidence de la perte, par un navire, du droit de battre le pavillon d'un Etat.
- La révision des directives sur les visites (résolutions A.560(14) et A.746(18)).
- Les directives relatives aux inspections inopinées des navires rouliers à passagers.
- L'introduction du système HSSC dans l'annexe VI de MARPOL relative à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.
- L'analyse et l'évaluation des rapports sur les déficiences et des rapports obligatoires en vertu de MARPOL 73/78.
- Les statistiques d'accidents et enquêtes sur les accidents.
- La coopération régionale en matière de contrôle par Etat du port.
- Les résultats des inspections.
- Les procédures pour la notification obligatoire de la retenue des navires au titre du contrôle par l'Etat du port.
- L'assistance technique.

Décisions prises :

- Projet de circulaire MSC/MEPC sur l'auto-évaluation de la performance de l'Etat du pavillon : critères et indicateurs de performance.
- Projet de circulaire MSC sur les directives sur les inspections inopinées des navires rouliers à passagers par l'Etat du pavillon.
- Propositions d'amendements à la circulaire MSC/Circ.827 -MEPC/Circ.333 sur les rapports sur les accidents et incidents de mer.
- Programme de travail révisé du sous-comité et ordre du jour provisoire du FSI 9.

6.2.3.2. Sécurité maritime et prévention de la pollution par les hydrocarbures

Lors de sa 45^{ième} session le comité MEPC a approuvé les propositions d'amendements à la Convention MARPOL 73/78 proposées par quelques pays de la Communauté européenne (dont la France) visant à accélérer l'élimination des pétroliers à simple coque.

L'élimination des pétroliers à simple coque n'étant qu'une des mesures pouvant aider à l'élimination des navires sous-standard, le comité MEPC a invité le comité MSC à mettre en place un groupe de travail chargé d'examiner ces propositions lors de la 73^{ième} session dans un contexte de globalité.

Le Comité MSC a débattu longuement de la question de savoir s'il convenait d'approuver les mesures que le groupe de travail avait sélectionnées. Ces mesures portent entre autre sur, la conception, la construction et la réparation de navires, les visites, la délivrance des certificats, l'élément humain, la sécurité de la navigation et les situations d'urgence et le contrôle portuaire. A l'issue des débats plusieurs délégations ont estimé qu'il serait prématuré de renvoyer les mesures envisagées aux organes compétents de l'OMI, puisque les sous-comités intéressés (à savoir COMSAR 5, FP 45, STW 32, BLG 6, FSI 9 et DE 44) devaient se réunir peu après la 73^{ième} session du Comité et qu'en conséquence, les Gouvernements membres n'auraient pas le temps d'établir des propositions et observations pertinentes à l'intention des sous-comités en question car les dates limites pour la soumission des documents avaient déjà été dépassées ou étaient imminentes. En conséquence, les mesures sélectionnées devraient être renvoyées au MSC 74, pour qu'il les examine plus avant et les renvoie aux organes compétents. En réalité, l'ensemble des questions est à considérer comme formant un tout, les questions pertinentes des sous comités précités seront envoyées au MEPC 46 et au MSC 74, selon le cas.

De l'issue de ces débats à l'OMI dépend l'intervention ou la non-intervention des instances européennes lors des prochaines négociations à l'OMI en avril 2001.

A ce jour des divergences entre les positions de l'OMI et de l'Union européenne demeurent:

- le calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque

Les propositions du Comité de la Protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI (Londres, 2-5 octobre 2000) laissent ouverte une alternative de dates pour la sortie de flotte de certains navires (navires de catégorie 2 livrés après 1986 et navires de catégorie 3 livrés après 1987). Pour les navires livrés après 1992, l'OMI propose une sortie de flotte en 2015 ou une sortie de flotte étalée entre 2015 et 2017. Cette alternative constitue la principale divergence avec les propositions européennes. La Commission européenne demande que 2015 soit la date limite d'accès des navires à simple coque dans les ports de l'Union européenne.

- les catégories de navires

L'autre divergence concerne les catégories de navires. Les propositions de l'OMI ne concernent que les navires de plus de 5.000 tpl. Les instances européennes proposent le seuil de 3.000 tpl. Le choix final entraînera des implications importantes sur la composition des flottes.

6.2.3.3. *Application des textes internationaux*

a) Mise en œuvre par l'Etat du pavillon

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 mesurer la performance de l'Etat du pavillon et 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.

La résolution de l'Assemblée de l'OMI (A881(21)) engage les gouvernements 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'Etat du pavillon. Elle les invite en outre 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.

Au MSC 73, le Comité a noté que la base de données était prête et que le Secrétariat pouvait la mettre à la disposition des Gouvernements membres. Cependant, début décembre 2000, seuls vingt-cinq gouvernements sur cent cinquante-six, parmi lesquels le Luxembourg, avaient fait parvenir leur formulaire d'auto-évaluation.

Le rapport d'auto-évaluation pour le Luxembourg a été élaboré en collaboration avec le consultant GL Luxembourg. Les résultats de ses travaux ont été évoqués à la Commission de l'économie, de l'énergie, des postes et des transports de la Chambre des députés en date du 9 mars 2000. Le rapport d'évaluation a aussi été communiqué au Secrétaire général de l'OMI en juillet 2000.

b) Mise en œuvre de la Convention STCW 95

La parution de la " liste blanche " reprenant le nom des pays qui répondent aux exigences de la Convention STCW étant indispensable à la mise en œuvre des processus de reconnaissance des brevets de formation maritime, le Secrétaire général de l'OMI a présenté, pour approbation par le MSC, les différents rapports établis par les personnes compétentes chargées de l'examen des renseignements communiqués par les différents pays en vertu de la règle I/7 de la convention. Notons qu'un agent du CAM a été proposé par l'OMI pour faire partie du " panel " d'évaluation des personnes compétentes, forme de reconnaissance pour le travail effectué et geste hautement apprécié.

Le Luxembourg figure parmi les soixante-et-onze pays repris sur cette liste blanche.

c) Application obligatoire du Code maritime international des marchandises dangereuses

Le Comité MSC a décidé, en principe, de rendre obligatoire le code IMDG dont la date d'entrée en vigueur serait le 1^{er} janvier 2004. Ce code étant un instrument autonome de l'OMI, il subit pour ce qui est de son contenu l'influence des amendements aux règles régissant le transport des marchandises dangereuses qui sont adoptées tous les deux ans par le Comité d'experts de l'ONU. Une procédure d'adoption des amendements au code IMDG sera mise en place afin qu'à la date du 1^{er} janvier 2004, la version du code IMDG qui entrera en vigueur, soit à jour avec les travaux des experts de l'ONU.

L'adoption du code entraînera en outre une modification des textes des annexes techniques de la convention SOLAS. Il est à noter cependant que certaines parties de ce code resteront à caractère non obligatoire (recommandations).

6.3. Le Commissariat aux Affaires Maritimes

6.3.1. 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 suit:

- “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.”

Les compétences du Commissariat aux affaires maritimes dans le domaine technique sont plus amplement décrites au titre 2 de la loi.

6.3.2. Les activités dans le cadre de la loi de 1994

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.

La 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 la Communauté 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 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 la Communauté européenne ou des sociétés commerciales ayant leur siège social dans un Etat membre de la Communauté européenne, 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 (agrément) 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 de la loi 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.

6.3.3. 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 d'entreprises maritimes agréées et de dirigeants d'entreprises maritimes agréées au 31 décembre 2000 s'élève à:

| | | |
|---|---------------------|-------------------|
| Entreprises maritimes agréées | 199 | |
| Dirigeants d'entreprises maritimes agréés | Personnes physiques | Personnes morales |
| | 25 | 6 |

En vertu des dispositions de l'article 134 de 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, la liste des entreprises maritimes agréées est publiée au Mémorial. La dernière version détaillée a été publiée en date du 21 novembre 2000 au Mémorial B 49.

6.4. Les activités liées à la gestion de la flotte sous pavillon luxembourgeois

6.4.1. Le pavillon maritime

6.4.1.1. *Composition de la flotte*

a) Nombre de navires enregistrés au 31.12.2000 :

| Régime d'immatriculation | unités | jauge brute |
|--------------------------|------------|------------------|
| Pleine immatriculation | 99 | 387.293 |
| Frètement coque nue | 5 | 175.641 |
| Affrètement coque nue | 34 | 719.452 |
| Total | 138 | 1.282.386 |

a) Répartition par catégorie :

| Type de navire | unités | jauge brute |
|---|------------|------------------|
| Avitailleur | 2 | 2620 |
| Drague | 6 | 84.455 |
| Barge | 2 | 1747 |
| Gazier | 15 | 441.599 |
| Pétrolier | 5 | 334.710 |
| Navire citerne, produits chimiques et pétroliers | 12 | 38.477 |
| Navire citerne, produits chimiques, pétroliers et gaz | 3 | 23.849 |
| Porte-conteneurs | 2 | 22.689 |
| Navire roulier | 11 | 198.636 |
| Vraquier | 3 | 93.639 |
| Câblier | 1 | 8.248 |
| Navire à passagers | 76 | 31.717 |
| Total | 138 | 1.282.386 |

a) Age de la flotte

L'âge moyen de la flotte était de 9,6 ans au 31 décembre 2000.

6.4.1.2. *Immatriculation des navires*

En 2000, le CAM a instruit trente-sept dossiers de première immatriculation et environ cent vingt-cinq dossiers portant sur le renouvellement des certificats d'immatriculation et sur des notifications de modifications ayant trait entre autres aux noms des navires et au régime d'immatriculation. Seize navires ont été radiés du registre.

6.4.2. Mise en œuvre des règles de la convention STCW 95 portant sur la reconnaissance des brevets de formation sous pavillon luxembourgeois

L'année 2000 a été marquée par la parution de la liste blanche de l'OMI, reprenant les pays appliquant pleinement la Convention STCW, telle qu'elle est actuellement en vigueur. D'autres étapes de mise en œuvre vont suivre. Pour figurer sur cette liste le système luxembourgeois a fait l'objet d'un audit par des experts indépendants désignés par l'OMI. Compte tenu des ressources limitées de l'administration luxembourgeoise la réussite à cet "examen" de passage n'a pas manqué de susciter l'intérêt d'autres administrations étrangères.

6.4.3. 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.

6.4.3.1. *L'identification du marin :*

⇒ L'inscription du marin au registre : Fin 2000, 8.229 marins étaient recensés au bureau des équipages.

⇒ Délivrance de livrets de marin : Au cours de cette année, 1.179 livrets de marin ont été délivrés à de nouveaux marins.

6.4.3.2. *Reconnaissance des qualifications professionnelles*

Au 1^{er} février 1997, entraient en vigueur les amendements à la convention STCW portant sur la formation des gens de mer.

En vertu de ces nouvelles dispositions, le Commissariat aux affaires maritimes délivre un visa attestant la reconnaissance du brevet de formation. Cette mesure vise tout officier naviguant sous pavillon luxembourgeois.

Pour nombre de navires une formation spécifique est requise. Il est fréquent que les officiers soient titulaires de plusieurs brevets de formation.

Au cours de l'année 2000, 1.266 visas furent émis par le bureau des équipages.

6.4.4. Sécurité des navires sous pavillon luxembourgeois

6.4.4.1. *Certificats internationaux*

Les inspections et l'émission des certificats internationaux pour les navires sous pavillon luxembourgeois ont été confiés par arrêté ministériel aux sept 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

Le contrat liant le Commissariat aux affaires maritimes à chacun de ces organismes agréés a été revu en 2000 afin de tenir compte de l'évolution des obligations techniques et statutaires depuis 1991. 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. Le contrat amendé fait à présent explicitement référence à la directive européenne.

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 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 et la directive introduit l'obligation de l'audit des classes. Il s'agit ici de l'une des principales innovations de la directive dont l'effet consiste dans une responsabilisation accrue des administrations par rapport aux tâches déléguées.

6.4.4.2. *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 du Luxembourg permettant un contrôle régulier de l'état de la flotte. Les incidents tels des problèmes en relation avec les contrôles portuaires font l'objet d'un suivi avec les armateurs et les classes. Véritable baromètre du sérieux avec lequel l'administration s'acquitte de ses missions de contrôle, l'administration ne saurait que réitérer son appel pour disposer des moyens tels que chiffrés dans l'audit effectué dans l'administration.

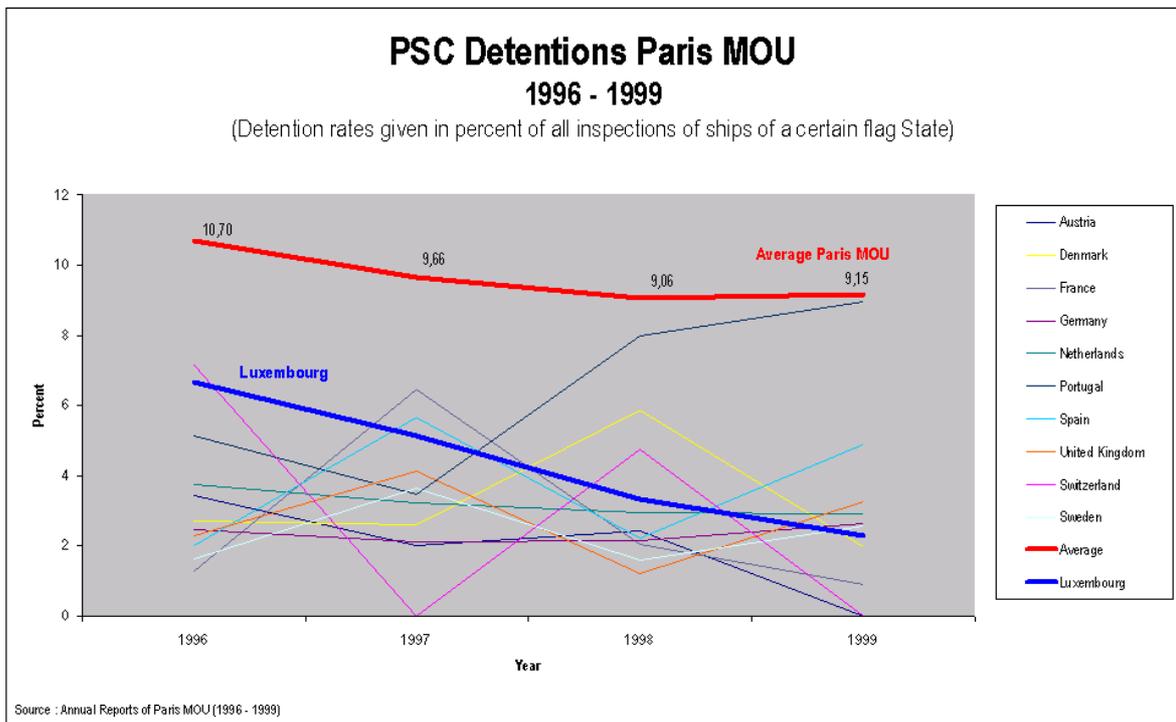
La prorogation annuelle des certificats d'immatriculation des navires battant pavillon luxembourgeois est également un élément très important de garantie du suivi de la flotte. En effet, lors de chaque demande de renouvellement, le dossier navire, en particulier les certificats, la couverture P&I et les équipages sont contrôlés.

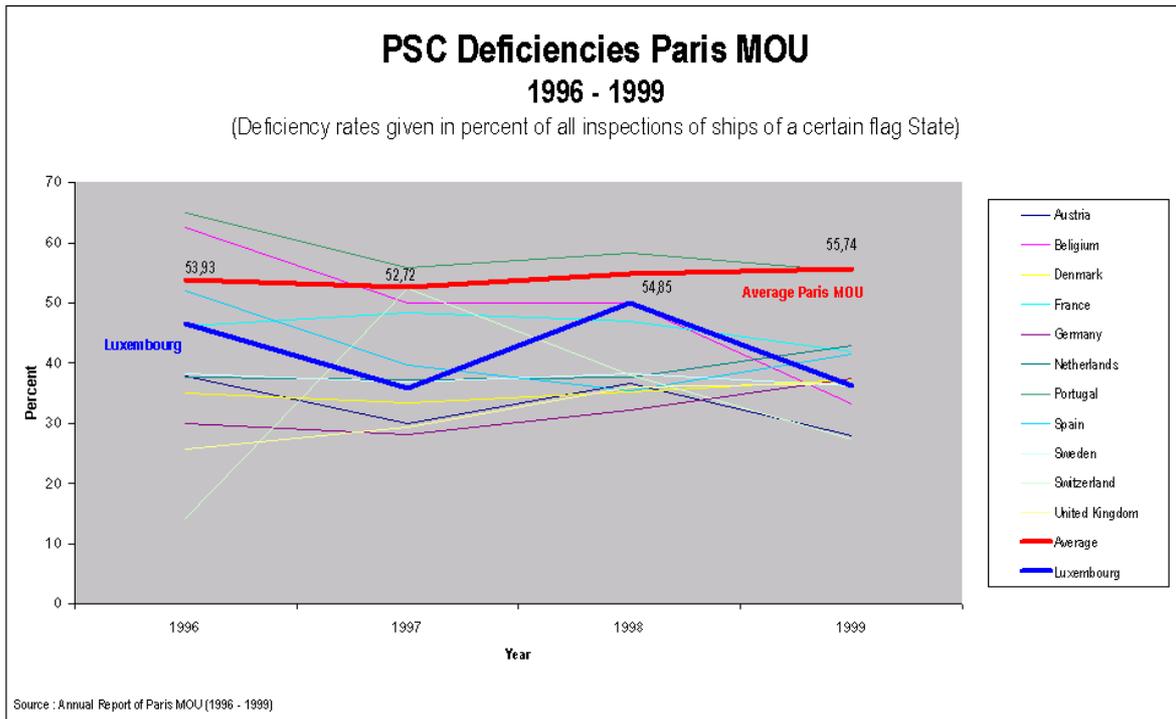
6.4.4.3. Contrôle par l'Etat du Port

a) Mémorandum de Paris

Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Paris (1999) 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 % |
| 1999 | 44 | 26 | 1 | 3,85 % |





Les chiffres de 2000 ne sont pas encore publiés officiellement mais le site Internet du Mémorandum de Paris permet d'extraire les résultats suivants :

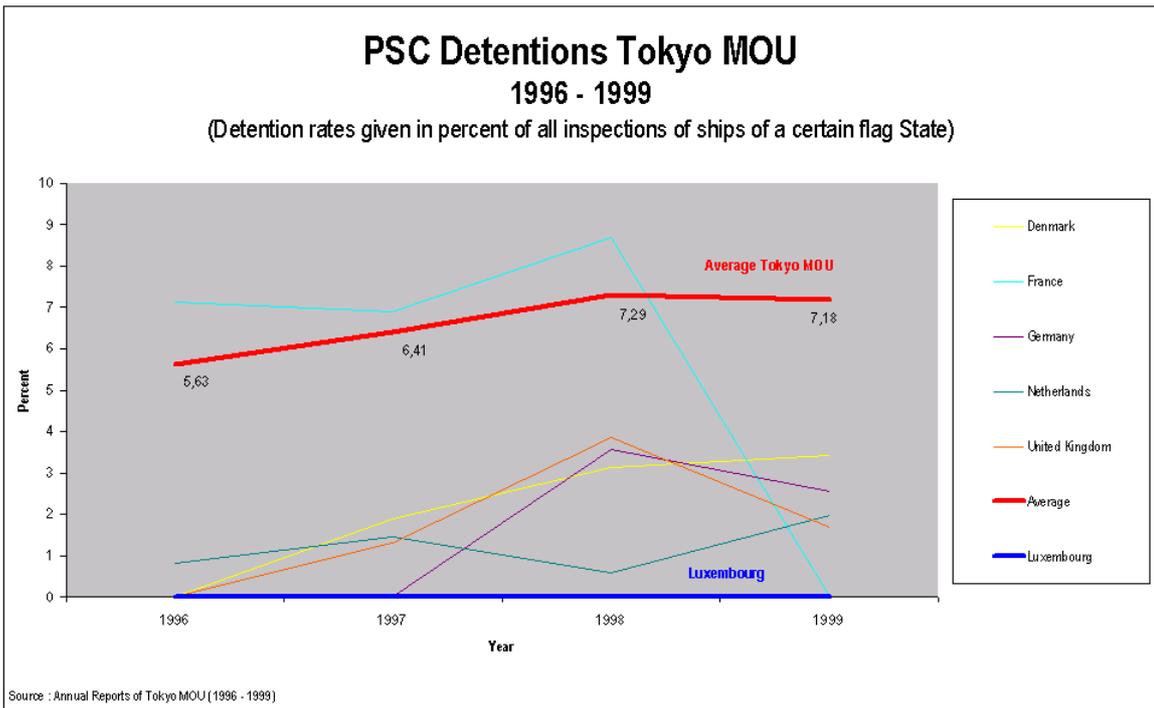
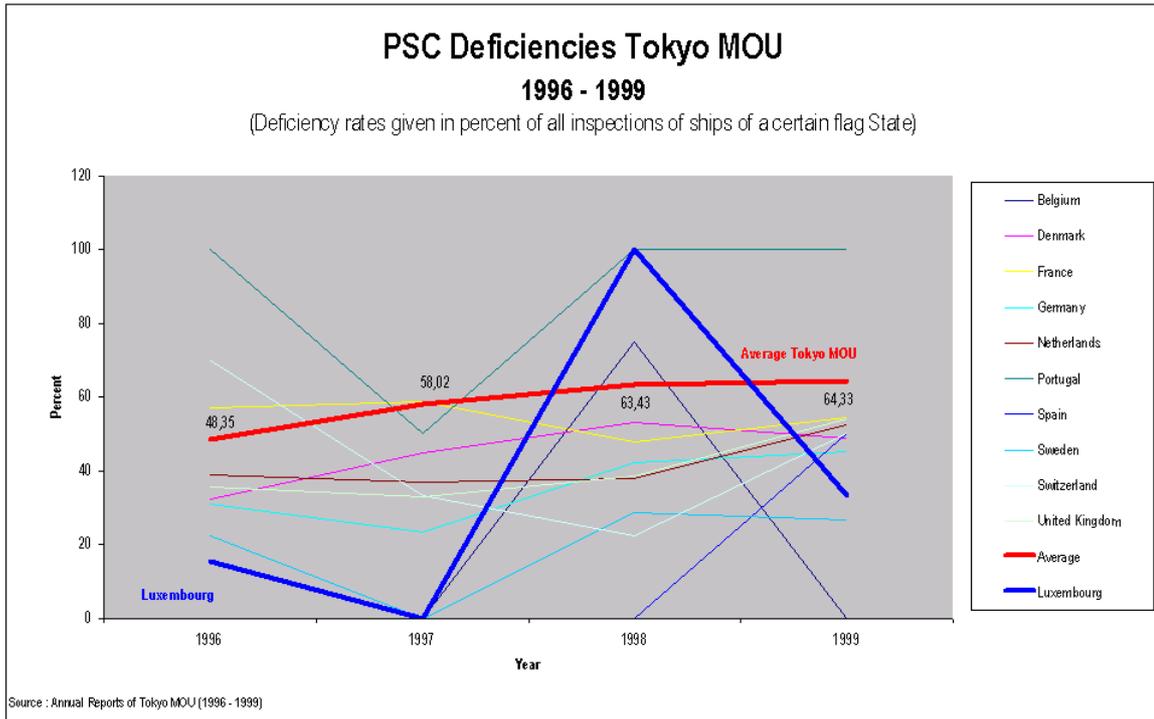
| Année | Inspections | Navires différents | Détentions | Détention % |
|-------|-------------|--------------------|------------|-------------|
| 2000 | 57 | 37 | 1 | 2,70 % |

L'analyse de ces résultats pour 2000 et les calculs effectués permettent de dire que le pavillon luxembourgeois repassera probablement sur la liste blanche dès la publication du prochain rapport annuel.

a) Mémorandum de Tokyo

Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Tokyo (1999) 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 % |
| 1999 | 3 | 0 | 0 % |



a) United States Coast Guards

Le rapport annuel des gardes côtes américains ne nous est pas parvenu, mais aucune détention n'a été rapportée au cours de l'année 2000.

A chaque détention, le Commissariat aux affaires maritimes a systématiquement procédé à une enquête. Les dirigeants d'entreprises maritimes concernés ont été convoqués et les discussions ont porté sur les possibilités d'améliorer les procédures afin que ces détentions puissent être évitées à l'avenir, considérant le fait que l'état du navire dans sa structure n'a jamais été mis en cause dans les dossiers en question.

Il résulte de ces chiffres que la performance de la flotte luxembourgeoise se situe nettement au-dessus de la moyenne.

6.4.4.4. *Inspection des navires*

Le Commissariat aux affaires maritimes a procédé à deux inspections spécifiques de navires au cours de l'année 2000.

Suivant le lieu et le type de navire inspecté, le personnel du Commissariat aux affaires maritimes se fait assister par différents experts.

6.5. Les autres activités

6.5.1. La dissolution de l'asbl

L'asbl MARITIME DESK qui était installée dans les locaux du Commissariat aux affaires maritimes avait eu pour une mission l'assistance technique du Commissariat et bénéficiait de contrats avec le Commissariat sur les sujets en question. En outre, l'asbl s'était vue confier des missions de promotion économique. L'asbl a été mise en liquidation à la fin de l'année et les deux agents restants ont été intégrés dans l'équipe du Commissariat aux affaires maritimes.

Grâce à l'installation de GL Luxembourg, filiale de Germanischer Lloyd Allemagne, le Commissariat bénéficie d'une assistance technique journalière et indispensable pour maîtriser la mise en œuvre des réglementations nouvelles et particulièrement volumineuses telles que décrites dans la partie internationale de ce rapport.

6.5.2. Evolution du dossier maritime – l'étude sur le secteur maritime

L'accord de coalition du gouvernement issu des élections du 13 juin 1999 dispose que :

“En vue d'apprécier l'apport pour l'économie nationale des activités qui sont développées autour du pavillon maritime luxembourgeois, le gouvernement fera procéder à une étude radiographique et prospective du secteur et de son encadrement juridique, administratif et fiscal. Le sort futur du secteur sera en fonction des résultats de cette étude ”.

La réalisation de cette étude a été confiée à PRICEWATERHOUSE COOPERS. La remise de l'étude a été retardée au vu de la complexité de la matière et le peu de données disponibles.

L'étude sera disponible au cours de l'année 2001. Un comité de pilotage composé de représentants du Ministère des transports, du Ministère des finances, du Commissariat aux affaires maritimes et du secteur privé a été mis en place.

6.5.3. Séminaire Port State Control

Le 13 décembre 2000, le Commissariat aux affaires maritimes a organisé une table ronde réunissant les représentants du secteur maritime et des sociétés de classification sur le sujet des contrôles par l'Etat du port. Le plan d'action du Commissariat a été présenté à cette occasion.

Ce séminaire a fourni au Ministre des Transports l'occasion d'exposer sa position en matière de sécurité maritime qui est de soutenir au niveau international et communautaire une attitude maximaliste. L'objectif est de sortir le pavillon luxembourgeois du champ de tir des critiques et de le voir évoluer sans être confronté systématiquement aux reproches de pavillon gris sur le plan de la sécurité ou de pavillon de complaisance aux yeux de l'ITF.

Les différents participants ont ensuite pu s'entretenir sur les propositions pour un programme luxembourgeois en matière de contrôle portuaire présenté par l'administration et caractérisé par une approche pro-active des acteurs impliqués.

Ce séminaire a soulevé l'intérêt des participants et a permis de sensibiliser les entreprises maritimes agréées concernées sur les nouvelles orientations post ERIKA de la politique maritime au plan européen.

6.5.4. L'organisation interne et la réforme administrative

6.5.4.1. *Certification ISO 9002*

L'augmentation constante du volume de travail et le développement des réglementations internationales en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution et de la qualification des équipages a amené le Commissariat aux affaires maritimes à se doter d'une organisation basée sur des normes d'assurance de la qualité pour certaines de ses activités. Au vu des expériences positives, ce type d'organisation a été étendu à d'autres activités au fil des années. Il s'agit dans la démarche de l'administration d'une façon de tirer le meilleur parti des ressources disponibles face à des obligations sans cesse croissantes.

La norme ISO 9002 constitue un référentiel utile pour assurer une gestion moderne et performante d'activités de service. Le système mis en place est basé sur cette norme et assure la traçabilité des documents et des procédés. Tous les processus sont documentés, les non-conformités sont traitées systématiquement et les objectifs qualité sont régulièrement vérifiés. Le citoyen utilisateur des services de l'administration est gagnant dans la mesure où il obtient une information précise sur l'état de son dossier. Le personnel de l'administration a pu améliorer sa performance et son confort de travail grâce à une organisation transparente et l'intégration des procédures dans une application informatique INTRANET qui permet de partager l'information, autre élément déterminant pour la qualité dans une organisation comme le CAM.

Le Commissariat est la première administration luxembourgeoise à obtenir la certification ISO. C'est un élément important en termes d'image de marque pour une administration évoluant dans un environnement international très compétitif. L'équipe du Commissariat voit ainsi plusieurs années d'efforts récompensées et partage la satisfaction que confère l'attribution de ce label de qualité.

Suite à l'audit de certification du 5 avril 2000, le certificat ISO 9002 n° 09 100 97088 délivré par l'organisme allemand TUV CERT a été remis en date du 26 avril 2000 par les représentants de ESCEM en présence du Ministre des Transports et du Secrétaire d'Etat à la Fonction Publique et à la Réforme Administrative, des fonctionnaires de l'administration gouvernementale ainsi que de nombreux représentants du secteur maritime luxembourgeois.

6.5.4.2. Formations suivies par le personnel du Commissariat aux affaires maritimes

En 2000, différents agents du Commissariat aux affaires maritimes ont participé aux cours suivants:

| | |
|---|---|
| Formations organisées par l'INAP | <ul style="list-style-type: none"> • La nouvelle législation sur la comptabilité de l'Etat |
| | <ul style="list-style-type: none"> • SAP R/3 – Comptabilité de l'Etat |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Initiation à Word 6.0 (Windows 3.11) |
| Autres formations | <ul style="list-style-type: none"> • 803 Windows NT Administering |

6.5.5. Evènements à l'étranger

6.5.5.1. *Audit de la société de classification RINA*

Dans le cadre de la directive 94/57/CE, la Commission européenne a pris l'initiative de réaliser l'audit de la société de classification italienne RINA (Registro Italiano Navale). Les administrations maritimes européennes étaient invitées à participer à cet exercice.

L'audit s'est déroulé à Gènes du 26 février au 3 mars 2000 en présence de quatre experts de la Commission européenne, d'un délégué britannique, de deux délégués italiens et d'un membre du Commissariat aux affaires maritimes.

Les résultats de l'audit sont globalement positifs. Selon ce groupe d'experts, RINA satisfait aux critères imposés par la directive 94/57/CE du 21 novembre 1994, 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.

6.5.5.2. *Lisbonne*

Les 10, 11 et 12 mai 2000, s'est tenue à Lisbonne la première conférence sur la qualité dans les administrations publiques de l'Union européenne. Les quinze Etats membres, ainsi que la Commission européenne ont apporté leur soutien et participé aux débats en proposant des études de cas de bonnes pratiques dans les administrations.

Quatre sessions thématiques parallèles étaient organisées : 1. Nouveau millénaire, nouveau management : émergence des bonnes pratiques en management public; 2. A la recherche de l'excellence dans l'administration publique : la mise en œuvre de la gestion par la qualité; 3. L'administration publique à l'ère d'Internet : usages innovants des nouvelles technologies; 4. Le citoyen est roi : une nouvelle importance accordée au citoyen.

Le Commissariat aux affaires maritimes a représenté le Luxembourg à cette manifestation et a présenté "L'Odyssée de l'Administration Maritime Luxembourgeoise".

A cette occasion, un CD-ROM de présentation, développé en collaboration avec le Ministère de la Fonction Publique et de la Réforme Administrative a été distribué. Celui-ci contenait une présentation du projet et deux versions de démonstration du système de gestion mis en place au Commissariat aux affaires maritimes.

6.5.5.3. *Malte*

En novembre 2000, la Communauté européenne, sur une initiative de TAIEX (Technical Assistance Information Exchange Office : département chargé d'aider les administrations des candidats adhérents à la Communauté), a pris l'initiative d'organiser une semaine de séminaires à Malte.

Plusieurs sujets étaient au programme dont la sécurité maritime. C'est dans ce cadre que le Luxembourg a été invité, à la demande de la DG TREN, à présenter son expérience en matière d'administration d'Etat de pavillon.

L'exposé luxembourgeois a suscité un réel intérêt tant auprès des autorités maritimes maltaises que des membres de la Commission présents sur place.

6.5.6. Le contrat de partenariat Pimalo

Pour célébrer le nouveau millénaire, " WORLD CRUISING " avait organisé en 1998 un rallye autour du monde à la voile et les participants, dont un luxembourgeois, Ern Hansen, portaient un message de paix et de bonne volonté aux quatre coins du globe.

L'odyssée placée sous le patronage du Ministre des Transports est arrivée à bon port et les festivités de clôture ont eu lieu à Rome en date du 24 avril 2000. Durant toute cette épopée, le Commissariat aux affaires maritimes a assuré le soutien technique terrestre du navire et de son équipage et a mis à jour le site Internet du PIMALO (<http://www.pimalo.lu>).

Le récit du voyage a été présenté au cinéma UTOPOLIS lors d'une fête organisée par le GLCR en l'honneur des participants à l'expédition et des membres du club.

6.6. Les activités législatives et réglementaires

6.6.1. Textes législatifs et réglementaires publiés en 2000

- Loi du 29 avril 2000 transposant la directive n° 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires. (Mémorial A 2000, pages 866-867)
- Règlement grand-ducal du 9 juin 2000 transposant 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 (Mémorial A 2000, pages 1210-1212)
- Règlement grand-ducal du 9 juin 2000 portant modification du règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 portant application de la directive du conseil 95/21/CE 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), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port. (Mémorial A 2000, pages 1212-1213)
- Règlement grand-ducal du 9 juin 2000 modifiant le règlement grand-ducal du 8 septembre 1997 transposant la directive 93/75/CEE 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 et portant transposition des directives 96/39/CE de la Commission du 19 juin 1996, 97/34/CE de la Commission du 6 juin 1997, 98/55/CE du 17 juillet 1998 et 98/74/CE de la Commission du 1er octobre 1998. (Mémorial A 2000, pages 1213-1218)
- Règlement grand-ducal du 22 juin 2000 transposant la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins ainsi que de la directive 98/85/CE de la Commission du 11 novembre 1998 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins. (Mémorial A, pages 1220-1225)
- Règlement grand-ducal du 22 juin 2000 portant exécution de la loi du 29 avril 2000 transposant la directive 92/29/CEE du Conseil du 31 mars 1992 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé pour promouvoir une meilleure assistance médicale à bord des navires. (Mémorial A, pages 1908-)

- Loi du 28 juillet 2000 portant approbation
 - des amendements à la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, adoptés par la dix-septième assemblée des Parties le 7 novembre 1991 ;
 - des amendements à la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, adoptés par la dix-huitième assemblée des Parties le 5 novembre 1993. (Mémorial A 2000, pages 1471)

- Loi du 28 juillet 2000 portant approbation
 - de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, conclue à Montego Bay, le 10 décembre 1982 ;
 - de l'accord relatif à l'application de la partie XI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, adopté par l'Assemblée Générale des Nations Unies le 28 juillet 1994 ;
 - de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs, ouvert à la signature, à New York, le 4 décembre 1995 (Mémorial A 2000, pages 1477)

6.6.2. Textes législatifs et réglementaires en cours d'élaboration au 31 décembre 2000

- Directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers
 Cette directive découle d'une prise de conscience, suite aux accidents maritimes de ces dernières années et du besoin d'améliorer la sécurité des transports maritimes de passagers. Le règlement grand-ducal du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE a été publié au Mémorial A 21 du 20 février 2001.
- Directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998 modifiant la directive 94/58/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.
 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 projet de règlement grand-ducal transposant les directives a été rédigé par les services du Commissariat aux affaires maritimes et transmis aux instances compétentes pour adoption.

- Directive 1999/35/CE 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.

Cette directive tend à améliorer la sécurité des transports maritimes de passagers. En effet, ces dernières années, de graves accidents maritimes impliquant des transbordeurs rouliers se sont soldés par de lourdes pertes en vies humaines (les naufrages du Herald of Free Enterprise et de l'Estonia ont fait plus de milles victimes).

Un avant-projet de règlement grand-ducal transposant la directive, rédigé par les services du Commissariat aux affaires maritimes, sera transmis aux instances compétentes pour adoption début 2001.

- Directive 1999/63/CE concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, (accord ECSA/FST).

La présente 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. L'échéance pour la transposition est le 30.06.2002.

- Directive 99/95/CE concernant l'application de la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la communauté européenne.

L'objectif de la présente directive est de mettre en place un système de vérification et de mise en conformité des navires faisant escale dans les ports des Etats membres aux dispositions de la directive 1999/63 précitée, en vue d'améliorer la sécurité maritime, les conditions de travail et la santé et la sécurité des gens de mer à bord des navires. L'échéance pour la transposition est le 30.06.2002.

- Directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 modifiant la directive 95/21/CE contrôle par l'Etat du port.

Cette directive modifie la directive 95/21 sur certains points et tient notamment compte des modifications des conventions, protocoles, codes et résolutions de l'Organisation maritime internationale ainsi que des développements intervenus dans le cadre du Mémorandum d'entente de Paris.

Un avant-projet de règlement grand-ducal transposant la directive, rédigé par les services du Commissariat aux affaires maritimes, sera transmis aux instances compétentes pour adoption au courant 2001.

- Directive 2000/59 concernant les facilités de réception des déchets des navires.

L'objectif de la présente directive est de réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison en mer, et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de la Communauté, en améliorant la disponibilité et l'utilisation des installations de réception portuaires destinées aux déchets d'exploitation et aux résidus de cargaison, et de renforcer ainsi la protection du milieu marin. L'échéance pour la transposition est le 28.12.2002.

6.7. Le registre de plaisance

La loi du 23 septembre 1997 créant un nouveau registre de plaisance est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1997. La gestion technique du registre est effectuée par le Commissariat aux affaires maritimes.

Le nombre de dossiers traités au cours de l'année 2000 se divise comme suit :

| | Nombre de dossiers | Encaissement |
|------------------|---------------------------|---------------------|
| Identifications | 31 | 31.000 |
| Immatriculations | 712 | 3.817.013 |
| Permis | 274 | 548.000 |
| Endossements | 43 | 64.500 |
| | | |
| Total | | 4.460.513 |

Cumul depuis 1998 : 17.896.938.- Luf

7. Les Transports et l'Aménagement du Territoire

7.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable

Au niveau des transports, le Plan national pour un Développement Durable qui a été préparé par le Ministère de l'Environnement part de l'idée que la future évolution soutenue des besoins de transports restera soutenue et qu'elle requerra un système de transport performant répondant aux exigences croissantes de mobilité d'une société moderne, où la part du lion continuera à revenir aux transports routiers. Or, le trafic routier est jugé responsable d'atteintes majeures à l'environnement (smog estival occasionnant des dégâts à la végétation et aux cultures, source pour 25% des rejets indigènes de CO₂ contribuant à l'effet de serre).

Une population résidente croissant au rythme de 6.500 personnes par an ainsi que quelque 90.000 travailleurs frontaliers dont le nombre augmente chaque année de 9.000 unités placent la politique des transports devant de nouveaux défis.

Au fur et à mesure que les capacités de certains axes routiers atteignent leur limite, que l'espace réservé au stationnement dans les zones urbaines se raréfie et que la facture écologique due au trafic routier s'alourdit, le rôle des transports en commun devient plus important.

L'aménagement du territoire, la politique d'industrialisation de l'Etat et des Communes, le choix du site pour de nouveaux établissements scolaires, la politique communale en matière d'aménagement des espaces urbains, le développement du réseau routier sont autant de facteurs qui influent plus ou moins directement sur les flux de circulation, sur la capacité du réseau routier et l'offre en places de stationnement et partant sur la disponibilité de la population d'utiliser les transports en commun. Le "modal split" entre le trafic individuel et les transports publics s'en trouve directement affecté.

Par ailleurs, d'après une étude de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) sur "*les Transports et l'Environnement*" : "90% du fret sont transportés à moins de 150 km. A ceci s'ajoute le fait que beaucoup d'expéditions ferroviaires s'accompagnent d'un transport routier au départ et à l'arrivée, ce qui limite dans une certaine mesure la propension du rail à "résoudre" le problème du transport de marchandises".

L'enquête-ménage effectuée en octobre 1995 par le Ministère des Transports montre

- qu'environ 14% de l'ensemble des déplacements se font en train et en bus;
- que seulement 23% des déplacements au total ont pour motif le lieu de travail, pourcentage d'ailleurs identique au motif "loisirs";
- qu'en semaine 25% des trajets effectués au moyen des transports en commun ont un autre motif que le travail ou la formation, alors que ce taux est supérieur à 50% pour la voiture.

Fort de ces réalités la politique des transports énoncée dans le programme de coalition se fonde sur la complémentarité des différents modes de transport tout en privilégiant les solutions permettant la meilleure rentabilité socio-économique.

Dans cet ordre d'idées des investissements importants sont en cours ou projetés pour les différents réseaux de communication :

- infrastructure routière
- infrastructure ferrée
- réseau(x) de transport publics.

Ces investissements ont comme point commun d'assurer le désenclavement de notre pays et de la Grande Région qui nous entoure par rapport aux autres centres de gravité économique en Europe, et de contribuer par l'amélioration des communications à la cohérence de l'entité socio-économique formée par la Grande Région. Ils visent en outre à améliorer le modal split en faveur du train et de l'autobus. Ils mettent enfin l'accent sur une solution des problèmes de trafic dans et autour de la capitale.

Au regard de la situation actuelle l'amélioration du modal split préconisée pour atteindre un rapport 30:70 (en présence d'un rapport de 14:86 sur les relations intérieures et de 7:93 sur les relations transfrontalières régionales) paraît difficile. Il semble réaliste de se fixer comme objectif à moyen terme d'une politique volontariste en matière de transports publics d'atteindre pour l'ensemble des relations intérieures et transfrontalières régionales un modal split de 25:75.

L'intérêt de revoir l'organisation des transports publics tant dans le sens d'une structure plus rationnelle de l'offre que d'une réaction plus flexible aux mutations permanentes de la demande, commande la mise en place d'une autorité organisatrice chargée de la planification et de la gestion des prestations de transports et de la définition des relations avec les opérateurs sous forme de contrats de service public. Il est prévu de donner à cette autorité organisatrice le statut d'un établissement public qui sera par ailleurs en charge des missions d'une centrale de mobilité appelée à consulter les clients des transports publics, et à créer de nouvelles formes de gestion des transports en commun avec pour objectif de rechercher un dénominateur commun optimal entre les aspirations de la clientèle et des services garantissant le meilleur rapport coût/rendement pour la collectivité.

Dans le même ordre d'idées le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 prévoit également l'établissement d'un plan sectoriel " Transports ", susceptible de déterminer un agencement intelligent entre les choix politiques à intervenir au niveau de la politique structurelle et le développement des transports.

7.2. Les critères – cadre du plan sectoriel " Transport "

Tributaire des choix en matière de politique d'aménagement du territoire, d'urbanisation, d'implantation de nouvelles zones d'activités et d'établissements scolaires, ... la politique des transports a intérêt à distinguer entre les initiatives prises en relation avec le raccordement du pays aux réseaux ferroviaires européens, les projets d'amélioration pour accroître les transports publics régionaux transfrontaliers, les mesures prises en faveur des transports en commun sur le plan national ainsi que l'approche projetée pour résoudre les problèmes de trafic dans et autour de la capitale en vue de répondre à la question sous examen.

Quant au **premier volet** de la réponse les dossiers à mentionner sont :

- l'achèvement de la modernisation de l'électrification de la ligne de chemin de fer Luxembourg-Liège,
- le memorandum of understanding signé le 11 décembre 2000 à Paris sur l'acheminement du fret ferroviaire entre le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine,
- les travaux belgo-franco-luxembourgeois en cours pour améliorer l'offre voyageurs de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg,
- les négociations reprises en 2000 pour assurer le raccordement du Luxembourg au TGV-Est.

Le **deuxième volet** concerne les relations transfrontalières régionales :

- Plusieurs études sont en cours ou projetées dans le cadre des programmes Interreg pour améliorer les lignes existantes et pour créer des services nouveaux de transports publics à caractère transfrontalier entre la Rhénanie-Palatinat, la Sarre et la Lorraine, d'une part, et le Grand-Duché de Luxembourg, d'autre part.

(Ces études visent notamment l'extension des services routiers sur les relations avec l'Allemagne, alors que, d'une part, le point faible formé par le Pont de la Moselle pour ce qui est de la relation ferroviaire Luxembourg-Trèves pénalise la durée de parcours du train et que, d'autre part, la meilleure solution pour aménager une relation ferroviaire entre Luxembourg et Sarrebruck s'est avérée être le détour par Metz).

- Le principal intérêt revient aux relations par chemin de fer avec la Lorraine en raison de l'important contingent de frontaliers de provenance française ainsi que de l'existence d'une infrastructure ferroviaire favorable à l'usage du train. Dans le contexte du projet de reconversion des friches industrielles dans le Bassin Minier, il sera veillé à diriger les axes transfrontaliers nouvellement créés ou réaménagés vers des points à proximité de la frontière où une connexion avec les transports publics sera possible (aménagement de parkings d'accueil P&R en relation avec des gares routières ou des haltes ferroviaires offrant des relations de transports publics vers la capitale et sa périphérie).
- Sur la ligne Thionville-Luxembourg le point d'arrêt de Hettange-Grande a été réouvert en janvier 2000. La possibilité de prolonger le service voyageurs de l'antenne Esch/Alzette-Audun-le-Tiche jusqu'à Micheville est examinée. Parallèlement la prolongation jusqu'à Volmerange-les-Mines de l'antenne ferroviaire Bettembourg-Dudelange a été proposée aux autorités françaises en vue de permettre à un nombre important de frontaliers d'y laisser leur voiture et de continuer en train vers leur lieu de travail au Luxembourg.
- Différentes relations transfrontalières par autobus ont été mises en service entre le Grand-Duché et respectivement la Rhénanie Palatinat, la Sarre et le département français de Meurthe et Moselle.

- Les CFL ont par ailleurs été invités à examiner avec la SNCB la possibilité d'une réouverture de la ligne Athus-Meuse pour le service voyageurs entre Virton et la frontière luxembourgeoise et de la prolongation jusqu'à Marbehan du service régional entre Luxembourg et Arlon.

Le **troisième volet** concerne l'organisation des transports publics à l'intérieur du Grand-Duché :

- Respectivement en août et novembre 1999 de nouveaux contrats de service publics ont été conclus avec les entreprises d'autobus opérant dans le cadre du RGTR, d'une part, et avec les CFL, d'autre part. Les nouveaux contrats font de l'amélioration de la qualité de service et de la coordination des services routiers et ferroviaires des objectifs fondamentaux basés sur les critères de sécurité, de sûreté, de ponctualité et de confort.
- Le budget de l'Etat comporte depuis 2000 un crédit spécial permettant à l'Etat de financer les équipements utiles à une bonne gestion des services publics par rail et par route. A cet égard le Ministère des Transports a en outre convenu avec les CFL la mise en œuvre d'un plan de qualité du service voyageurs. En plus, il est prévu de procéder à court terme à la rénovation des gares routières, la priorité revenant à celles de Rodange, Pétange, Bettembourg, Ettelbruck et Wiltz.
- En matière d'infrastructure ferroviaire les CFL ont été invités à mettre au point un concept stratégique d'ensemble reflétant l'évolution future des trafics passant par le réseau national ainsi que l'adéquation des capacités d'infrastructure requises. Dans ce contexte il convient notamment de mentionner la loi du 24 juillet 2000 qui autorise le Gouvernement à procéder au cours des années à venir à la réalisation de plusieurs projets de grande envergure représentant une enveloppe budgétaire de plus de 12 Milliards LUF, investissements auxquels s'ajoutera l'ensemble des réalisations dont le coût individuel est inférieur à 302 Mio LUF et qui sont prévues dans le programme quinquennal du Fonds du Rail (dont les besoins en financement varient entre 1200 et 2500 Mio LUF/an).

A côté de la poursuite de l'entretien constructif du réseau, les investissements ont un double objectif : améliorer la sécurité (mise à trois voies du viaduc de Pulvermühle, renouvellement et suppression de passages à niveau, introduction du système de contrôle vitesse sur le réseau luxembourgeois,.....) et augmenter la capacité des lignes et le confort d'utilisation des trains en vue de faire face à la croissance du trafic ferroviaire (optimisation des blocks de section entre Luxembourg et Zoufftgen et aménagement d'une 3^e voie dans le triangle de Fentange, mise à double voie partielle de la ligne Luxembourg-Pétange, aménagement de nouveaux quais pour voyageurs,...).

- Un groupe de travail ad hoc a été créé pour intégrer dans un concept d'ensemble l'aspect "trafic routier et transports" du dossier relatif à la reconversion des friches industrielles du Bassin Minier avec pour mission e.a. d'examiner une possible réutilisation des infrastructures ferroviaires de l'Arbed dans le cadre du réseau public du chemin de fer.
- La plupart des lignes d'autobus offrent un horaire cadencé adapté aux besoins d'une clientèle toujours plus exigeante. Ces communications régulières sont offertes du matin 6.00 au soir 23.00h. dans la plupart des cas. Des renforts aux heures de pointe tiennent compte de

l'augmentation constante des voyageurs (+25% entre 1996 et 2000). Des autobus à grande capacité assurent le transport direct (et attractif) des étudiants vers les différents établissements de l'enseignement postprimaire. Par ailleurs, des efforts d'amélioration permanents sont consentis pour adapter l'offre et la capacité, pour étendre le service aux heures du soir, pour abrégé les temps de parcours.

- Dans le Nord du pays toutes les lignes d'apport vers les gares ferroviaires seront réorganisées dans la but d'offrir des correspondances rail/route sur tous les trains directs de et vers Ettelbruck et Luxembourg.

Quant au **quatrième volet** il est renvoyé au paragraphe 7.3. ci-après tout en soulignant que d'autres initiatives sont prises au-delà des projets y développés. A titre d'illustration les exemples suivants peuvent être cités :

- Le projet d'un nouveau raccordement routier vers la Cloche d'Or est mis à profit pour y intégrer l'assiette requise pour un couloir d'autobus réservé à double sens, susceptible d'être muté ultérieurement en infrastructure ferroviaire avec la possibilité d'une prolongation vers les zones d'activités de Leudelange et au-delà en direction d'Esch/Alzette.
- Dans le cadre de la mise en cause des mesures identifiées comme variante 0⁺ de l'étude socio-économique du projet BTB il est prévu d'améliorer la capacité et la rapidité du service d'autobus sur la relation Gare-Ville Haute-Kirchberg.
- Un groupe de travail Ministère des Travaux Publics, Ministère de l'Intérieur, Ministère des Transports est en train d'examiner la possibilité de la création de nouveaux parkings d'accueil le long des axes menant vers la capitale.

7.3 L'étude socio-économique du projet BTB

Tant les dimensions du projet initial modifiées à la lumière des choix politiques intervenus à la suite de l'étude Luxtraffic que les changements ayant résulté des études de tracés et d'exploitation avaient fait apparaître l'intérêt d'établir un bilan financier et un bilan socio-économique du projet de la mise en service d'un tram régional, communément appelé BTB.

L'intérêt de cette étude de rentabilité financière et socio-économique avait été entériné dans une décision du Gouvernement du 14 mai 1999. L'approche en question a été expressément appuyée par la Ville de Luxembourg.

Suite à un appel d'offres sur base d'un cahier des charges élaboré ensemble par le Gouvernement et la Ville de Luxembourg l'étude en question a été confiée au consultant Ernst Basler & Partner de Zurich par un arrêté ministériel du 29 juin 1999. Les frais d'études ont été supportés à parts égales par l'Etat et la Ville de Luxembourg faisant en commun fonction de commanditaires de l'étude.

Le but de cette étude était de mettre en relation les aspects positifs du projet d'un côté et de ses coûts et désavantages de l'autre. Pour ce faire l'étude en question compare le projet BTB à une situation de référence appelée variante 0⁺. Celle-ci se base sur le réseau actuel de transport en commun adapté quantitativement et qualitativement par certaines mesures à la situation projetée de l'an 2020 (année de référence), en se limitant au développement des offres ferroviaire et routière en place.

Le rapport définitif a été remis en octobre 2000.

En substance l'étude Ernst Basler & Partner compare 2 variantes (la solution BTB et une variante 0⁺ - tablant sur le développement de l'existant – bus et train) dans 3 scénarios évolutifs à l'horizon 2020 sur les aspects rentabilité d'exploitation et rentabilité socio-économique. Il est évident que le scénario "Hoch" est le plus réaliste.

| | Population résidente | Population active | Étudiants |
|---------------------|----------------------|-------------------|-----------|
| - scénario "Hoch" | 553.000 | 347.000 | 47.000 |
| - scénario "Mittel" | 495.000 | 293.000 | 38.000 |
| - scénario "Tief" | 453.000 | 239.000 | 31.000 |

La variante 0⁺ comporte des modifications qui concernent tant l'offre organisationnelle des transports en commun par bus et par train que des mesures d'investissement à caractère infrastructurel.

Sur le plan des modifications visant l'organisation des transports publics les mesures suivantes sont identifiées.

| | |
|--|--|
| Bahn/Tram in Variante 0 ⁺ (gleich wie in Variante BTB) | Fahrplan 1999/2000 ergänzt um: - ½-Std.-Takt Gare Centrale-Dudelange (Direktverbindung entsprechend BTB) - ½-Std.-Takt Gare Centrale-Esch-Rodange (Schliessung Taktlücken entsprechend BTB) *) - ½-Std.-Takt Gare Centrale-Dippach-Rodange (Verdichtung entsprechend BTB) *) |
| AVL (städtische Busse) | Fahrplan 1999/2000 ergänzt um: - Umsteigeknoten Dommeldange: Vorsehen von Linienverlängerungen und Linienänderungen zum verbesserten Übergang Bahn/Bus - Linienkonzept im Süden gemäss Planungen AVL vom 26.10.99 - Verdichtungen entlang BTB-Achsen gemäss Planungen AVL vom 26.10.99 - Neue Buslinie P&R Bouillon – Limpertsberg |
| RGTR (Regionalbusse) | Fahrplan 1999/2000 ergänzt um zusätzliche Haltestellen auf dem Kirchberg |
| Schul-/Zubringerbusse | Angebot wie heute |

Sur le plan des investissements infrastructurels les projets suivants sont retenus:

| | |
|----------------------------|--|
| Stadt Luxemburg: | - Umsteigehaltestelle Dommeldange - Umgestaltung Bahnhofsvorplatz - Tunnel Av. de la Liberté - Haltestelle Howald |
| Klassisches Eisenbahnnetz: | - 3. Gleis Luxemburg - Bettemburg - teilweise 2. Gleis Luxemburg - Pétange - zusätzliche Haltestellen Ingeldorf, Zone Industrielle Diekirch, Kayl/Dideschboun, Schifflange/Soltgen, Belvaux/Commune, Lamadelaine - Kapazitätssteigerung auf dem Südteil der Nordstrecke |
| Neues Unterhaltszentrum: | Anteil an Neubauprojekt (entsprechend der erforderlichen Bahnfahrzeuge) |

Dans son analyse socio-économique du projet BTB le bureau Ernst Basler & Partner a conclu - même dans l'hypothèse du scénario "Hoch" avec 550.000 habitants - à une rentabilité socio-économique insignifiante à l'horizon 2020 du projet BTB par rapport à la variante de référence 0⁺ (déplacement de l'offre train + bus) et partant à l'absence de nécessité urgente pour réaliser un tel projet. Il souligne pourtant le potentiel de développement élevé du plateau Kirchberg à l'horizon 2020 potentiel de développement qui justifie l'étude d'une connexion ferroviaire.

* Stündliche Verlängerungen nach Athus bzw. Longwy; Verdichtungen in der Spitzzeit

L'étude Basler permet de tirer par ailleurs les conclusions suivantes, tout en attirant l'attention sur la grande sensibilité des résultats dégagés au regard des paramètres retenus pour les calculs :

- La variante 0⁺ sera sur le plan du coût d'exploitation moins chère de 300 Millions LUF/an que la variante BTB .
- La variante BTB a l'avantage par rapport à la variante 0⁺ d'éviter à 10.000 voyageurs/jour l'obligation du transbordement en cours de trajet mais ne comporte guère pour l'ensemble des voyageurs du transport public des gains de temps de parcours. Attention : il s'agit du résultat d'une différence, car si un nombre supérieur à 10.000 voyageurs n'aura plus besoin de changer de moyens de transport, plusieurs milliers d'autres qui profitent aujourd'hui de relations directes devraient dans la perspective BTB accepter un transbordement.
- Tant les gains économiques dus à la création d'emplois pendant la phase de réalisation que les aspects négatifs pour le commerce dus à l'existence du chantier n'ont pas été considérés comme s'avérant négligeables par rapport à l'investissement global. Ils n'ont donc pas été chiffrés par le consultant.
- Le modal split serait de 14,2% pour la variante 0⁺ et de 15,2% pour le BTB;
- La rentabilité socio-économique est négative dans l'hypothèse " Tief " (78 Millions LUF/an), nulle dans l'hypothèse " Mittel " et légèrement positive dans l'hypothèse " Hoch " (90 Millions LUF/an).

Au vu des paramètres utilisés, le consultant considère cependant lui-même ces différences comme insignifiantes : *“ Es muss unter Berücksichtigung der relativ kleinen Differenzen festgehalten werden, dass die Ergebnisse nicht eindeutig für oder gegen eine Variante sprechen.... Interpretiert man die Strukturdatenszenarien als einen zeitlichen Ablauf einer Entwicklung, so zeigen die Bewertungsergebnisse bezüglich der Variante BTB keinen unmittelbaren Handlungsbedarf auf. ”*

Toutefois, une réalisation rapide des mesures retenues dans la variante 0⁺ est préconisée comme étant susceptible d'influer favorablement sur le modal split actuel entre trafic individuel et transports publics : . *“ Bei Verbesserungen des heutigen Zustandes mit der Kombinationslösung Bus/Bahn empfehlen wir die hier entwickelte Variante 0⁺ mit zu prüfen und Massnahmen darauf abgestimmt umzusetzen ”*

- Par ailleurs, le Kirchberg s'avère être un quartier à très haut potentiel de développement à l'horizon 2020 (sans même prendre en considération les problèmes spécifiques résultant de l'aboutissement de la Route du Nord à l'échangeur Grünewald de l'A1 tout proche). Une connexion ferroviaire de ce quartier permettrait de faire progresser fortement le modal split en faveur des transports en commun. Il apparaît dès lors comme hautement justifiée tant sur base des conclusions Basler (*"... die höchsten Modal-Split-Änderungen (absolut und relativ) resultieren auf dem Kirchberg; hier kann eine Zunahme des ÖV-Anteils über 5% Punkte festgestellt werden"*) que de la préétude sur l'opportunité et la faisabilité de ce raccordement, de faire progresser l'étude du projet en vue d'obtenir rapidement des conclusions permettant une décision définitive sur sa réalisation.

La Ville de Luxembourg s'est prononcée clairement contre la réalisation d'une infrastructure ferroviaire sur un axe passant par le Centre-Ville.

Dans ces conditions - rentabilité non donnée à moyen terme selon Basler, d'une part, et opposition de la Ville de Luxembourg contre le tronçon de voies nouvelles à travers la ville considérée pourtant comme pièce maîtresse du projet, d'autre part, - il est devenu évident que le projet n'est pas réalisable dans sa consistance initiale.

Les conclusions que le Ministère des Transports a tiré de l'analyse des recommandations des auteurs de l'étude socio-économique ont été confirmés par le Conseil de Gouvernement le 10 novembre 2000. Elles peuvent être résumées comme suit :

- a) Au regard de l'évolution du potentiel de développement économique et démographique de la capitale et de sa périphérie il y a intérêt à préserver les possibilités d'autres développements et extensions futurs du réseau urbain et périurbain des transports publics.
- b) Il est renoncé à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle menant de la gare centrale à travers la Ville haute vers le Rond Point Schumann.
- c) La mise en oeuvre du concept d'organisation des transports publics résultant de la variante 0+ est requise à court terme.
- d) Les mesures préconisées à cet égard concernent, d'une part, l'intensification de la desserte sur certaines relations routières et ferroviaires et l'adaptation des correspondances train/bus et, d'autre part, des investissements en matière routière et ferroviaire.
- e) Le grand potentiel de développement des quartiers concernés à l'Est de la Ville plaide pour une liaison ferroviaire de Kirchberg via Findel et Senningerberg raccordée à la ligne de chemin de fer vers Wasserbillig à Irrgarten et à la Ligne du Nord à Dommeldange/Val des Bons Malades et/ou à proximité du Pont de Pfaffenthal/Trois Glands, solution qui permettra en outre de connecter l'aéroport au rail pour acheminer le trafic voyageurs et fret.
- f) Le financement des études et des travaux d'infrastructures en perspective sera en principe assuré par le Fonds du Rail.

Cette approche s'avère en ligne avec les objectifs du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999, où le Gouvernement a documenté son *"souci de garantir une mobilité optimale à l'ensemble de la population (en s'engageant à poursuivre) activement l'amélioration de l'offre des transports publics"*. Il note qu'un des éléments-clé de l'optimisation de cette offre consiste à *"faire dépendre les choix sur l'organisation future des transports publics urbains et notamment du BTB, surtout au niveau de la capitale et de sa périphérie du résultat des études en cours en la matière, études qui engloberont la faisabilité d'une liaison vers Kirchberg via Findel et d'une connexion du site scolaire du Geessekneppchen. Un concept régional des transports publics pouvant, le cas échéant, faire intervenir différents modes de transport sera mis au point; les décisions à intervenir seront prises en concertation avec les autorités communales concernées."*

7.4 Le raccordement ferroviaire du Kirchberg

Dès avant l'aboutissement de l'étude socio-économique sur le projet BTB, le Ministre des Transports avait institué par règlement ministériel du 14 juin 2000 un groupe de travail dont la mission était de réaliser une préétude sur l'opportunité et la faisabilité d'un raccordement ferroviaire au Kirchberg via Findel et Senningerberg. Dans une motion du 21 juin 2000 la Chambre des Députés avait d'ailleurs confirmé le bien fondé de cette approche de faire étudier la question par un groupe de travail interministériel.

Ce groupe de travail s'est composé de représentants du Ministère des Transports, de l'Administration des Ponts & Chaussées, du Fonds d'Urbanisation et d'Aménagement du Plateau de Kirchberg, de la Ville de Luxembourg et de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL).

Dans l'hypothèse d'un résultat concluant, cette préétude devait comporter la définition des critères du cahier des charges sur lequel initier l'étude de faisabilité proprement dite en la matière.

La préétude a porté sur un tracé

- prenant son départ sur le tronçon situé entre l'arrêt Cents-Hamm et le lieu-dit Irrgarten de la ligne de chemin de fer de Luxembourg à Oetrange via Sandweiler-Gare;
- se dirigeant vers Kirchberg via Findel et Senningerberg et comportant une desserte possible de haltes intermédiaires dont des arrêts à la hauteur de la nouvelle aérogare et du parking d'accueil à créer éventuellement au lieu-dit Höhenhof (Senningerberg) ainsi que, le cas échéant, un embranchement du Cargo-center de Luxair;
- continuant jusque dans le voisinage des Foires internationales au Kirchberg avant de traverser le plateau du Kirchberg;
- rejoignant la ligne existante Luxembourg - Ettelbruck à partir du Quartier Européen en faisant la connexion aussi bien en direction de la gare de Dommeldange qu'en direction de la Gare Centrale de Luxembourg.

L'analyse de la situation actuelle et des projections de l'aéroport, des zones d'activités autour de l'aéroport et du plateau du Kirchberg a conclu à une évolution positive rendant nécessaire une connexion efficace au réseau du transport public.

Depuis des années l'aéroport de Luxembourg connaît un développement continu de son trafic commercial, passagers et fret, ainsi que des activités de l'aviation en général. Ainsi le nombre de passagers passant par l'aéroport de Luxembourg, sans le trafic de transit, est passé de 973.794 personnes en 1991 à 1.589.407 personnes en 1999. Dans la même période le fret a évolué de 152.218 tonnes à 447.422 tonnes.

Les plus importants acteurs de l'aéroport (sociétés d'aviation et administrations publiques) occupent aujourd'hui près de 3.400 personnes. La libéralisation européenne des activités aéroportuaires fera encore augmenter ce chiffre.

L'évolution permanente des activités dans l'ensemble de la zone aéroportuaire s'étendant entre Kalchesbréck et Senningerberg ainsi que le développement des centres d'activités de Kalchesbréck, de Findel et de Senningerberg en dehors de l'enceinte aéroportuaire est de nature à y créer un grand centre d'attraction générant d'importants flux de trafic qui y trouvent leur origine ou leur destination.

Quant au Kirchberg, les surfaces construites atteignent 800.000 m², représentant 15.800 emplois et 1.400 résidents. Jusqu'à 2006 on envisage une population qui atteint selon les différents scénarios entre 32.100 et 55.500 personnes (scénario modéré: 21.500 emplois, 4.700 résidents et 5.900 étudiants; scénario maximum: 29.300 emplois, 20.000 résidents et 6.200 étudiants).

Les capacités du réseau routier du quartier et notamment celles du tronçon autoroutier en voie d'être transformé en boulevard urbain ne suffiront plus pour absorber le trafic qui sera engendré par ce développement.

L'aboutissement de la Route du Nord sur l'autoroute A1 à la hauteur de l'échangeur Grünewald en construction tout proche aggravera encore ce problème de saturation. En plus, il faut craindre que les difficultés de résorption du trafic qui s'annoncent en direction du centre-ville n'aient comme corollaire la genèse d'un flux de trafic dérobé empruntant l'itinéraire via Senningerberg et Findel pour rejoindre la capitale.

Pour la transformation de l'avenue J.F. Kennedy, le Fonds du Kirchberg a réalisé des études de trafic avec à la base les différents scénarios de croissance. Si actuellement la part du transport en commun au plateau de Kirchberg s'élève à quelque 7% cette quote-part devra progressivement atteindre ca 20% afin d'assurer un niveau de service correct sur le boulevard.

C'est pourquoi il faut soutenir sur le plateau l'organisation d'un transport public efficace. Il est prévu dès le départ dans le profil de l'avenue J.F. Kennedy un espace spécialement réservé au transport en commun.

La satisfaction des besoins en mobilité créés par les deux grands centres d'attraction décrits ci-dessus exige la mise en place de solutions efficaces et durables, basées sur une intermodalité des différents moyens de transport.

Il faut donc un raccordement de ces deux grands centres d'attraction à la voie ferrée par un train/tram circulant sur sa propre assise. Le transport fret aura sa destination au Cargo Center, le transport passagers continuera en direction du Kirchberg. La cohabitation entre les trafics fret et passagers est rendue possible grâce à des équipements de sécurité spéciaux.

La possibilité de l'acheminement par rail du fret à l'arrivée et au départ de l'aéroport plaide pour une réalisation du tronçon Irrgarten - Aérogare / Cargo-center sous forme d'infrastructure lourde, tandis qu'une infrastructure légère suffira pour le tronçon Aérogare / Cargo-center - Kirchberg - Ligne du Nord où les fortes pentes entre le plateau Kirchberg et la Ligne du Nord imposent d'ailleurs cette solution comme seule solution techniquement faisable.

Suite à l'accord du Conseil de Gouvernement, un premier contact a été établi avec différents bureaux d'études en fin d'année.

Vu l'envergure du projet auquel s'ajoute le projet du tunnel entre la place de Paris et la route de Thionville dans la ville de Luxembourg, il a été décidé de le scinder en plusieurs volets qui seront étudiés séparément dans le cadre d'une seule structure d'études et d'accompagnement des travaux.

Les différents volets des conclusions du groupe de travail feront l'objet d'études spécialisées pour lesquelles des bureaux d'études ont été désignés :

- coordination des études avec l'assistance d'un project manager
- mise en oeuvre des mesures de réorganisation de l'offre train/bus prévues dans la variante 0⁺
- mise en oeuvre prioritaire des projets infrastructurels destinés à augmenter la capacité du réseau ferré
- réaménagement de la gare de Dommeldange comme nœud de transbordement
- raccordement ferroviaire vers Kirchberg à partir de la ligne du Nord et de la ligne vers Wasserbillig via Findel et Senningerberg
- l'étude d'un nouveau concept d'exploitation ferroviaire intégrant le raccordement vers Kirchberg
- réaménagement de la place de la Gare et étude d'un tunnel sous la partie inférieure de l'avenue de la Liberté

Le financement des études en question est assuré par le biais du Fonds du Rail (hormis le projet "place de la Gare - tunnel sous l'avenue de la Liberté") Le Conseil de Gouvernement a confirmé cette approche le 11 janvier 2001.

7.5 La reconversion des friches industrielles du Bassin Minier et l'établissement de la partie Sud du plan sectoriel " Transports "

Dans le cadre du dossier " mise en valeur des friches industrielles sidérurgiques " sous la direction du ministère de l'Intérieur un groupe de travail " transport et circulation " a été constitué.

Ce groupe se compose de représentants du ministère des Transports, de l'administration des Ponts & Chaussées, du ministère de l'Intérieur, du ministère de l'Économie et des CFL.

Sa mission est d'examiner toutes les questions relatives à la circulation routière, aux transports ferroviaires, aux transports en commun ainsi qu'aux embranchements routiers et ferroviaires posées par la mise en valeur des terrains en cause. Le volet pistes cyclables est traité dans le cadre du volet route.

Une analyse des aspects transports et circulation pour le seul site de Belval-Ouest s'avérant trop limitée, il a été décidé dès le départ de l'élargir non seulement aux autres friches industrielles, mais à l'intégralité de la région Sud, l'objet de l'étude en question.

En effet, seule une étude intégrée au niveau régional peut mener à un résultat tenant compte des besoins internes de la région, y compris les composantes locales, ainsi que des communications avec les autres parties du pays, tout en incluant l'aspect du trafic transfrontalier régional.

L'analyse porte sur :

- le volet route (infrastructure) , y compris les itinéraires cyclables
- le volet chemin de fer (infrastructure)
- le volet transports public (rail et route)

Les documents et plans concernant le volet route notamment ont dû être revus à plusieurs reprises suite à des changements d'idées concernant l'aménagement du site de Belval-Ouest. La nouvelle liaison avec la France en direction de Micheville/Villerupt s'en trouve directement affecté.

Les chemins de fer sont moins affectés par ces changements, leur infrastructure étant de par nature plus durable et dès lors moins facile à adapter aux mutations auxquelles est exposée l'affectation. L'examen du volet chemins de fer comporte également l'appréciation de l'intérêt d'une éventuelle reprise par l'Etat des lignes interusines Arbed Belval-Differdange et Belval-Schifflange et les possibilités de leur réaffectation.

L'exploitation future des différentes lignes existantes dans les régions Sud et transfrontalière va de pair avec cette discussion.

A cet effet tant la loi du 24 mai 2000 que le programme quinquennal des investissements ferroviaires prévoient plusieurs projets censés contribuer à la réalisation de cet objectif :

- dédoublement à deux voies de la ligne Pétange - Luxembourg avec aménagement d'une courbe de raccordement en direction de Differdange
- prolongation de l'antenne Bettembourg - Dudelange jusqu'à Volmerange-les-Mines en territoire français
- prolongation vers Micheville de l'antenne ferroviaire Esch/Alzette - Audun-le-Tiche
- augmentation de la capacité de la ligne Luxembourg - Bettembourg
- réouverture au service voyageurs de la ligne Athus-Meuse entre la frontière luxembourgeoise et Virton.

A ces projets s'ajoutent les études concernant la construction d'une ligne nouvelle entre Luxembourg et Bettembourg le long de l'autoroute A3 ainsi que la réalisation d'une liaison ferroviaire directe entre Esch/Alzette et Luxembourg.

Les travaux des différents membres du groupe avaient abouti en novembre à un stade où la relève par un bureau d'études était devenue nécessaire. Le bureau d'études Schroeder & Associés a été chargé de l'intégration des différents documents dans un concept unique qui devra constituer en même temps la partie Sud du futur plan sectoriel Transport. Il devra en outre assurer la cohérence des travaux réalisés dans le cadre du groupe de travail "transport et circulation" avec les travaux du groupe de travail "PAG" sous la direction du ministère de l'Intérieur et chargé de la révision du masterplan Belval-Ouest.

7.6. La Cellule Modèle de Transport

Le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 2000 prévoit que *“ le Ministère des Travaux Publics et les Ponts et Chaussées seront associés à l’exploitation du “ modèle de transport ” que le Ministère des Transports et la Ville de Luxembourg ont mis au point et gèrent ensemble. ”*

La convention entre l’Etat et la Ville de Luxembourg a été renégociée de sorte que le Ministère des Travaux Publics est associé à l’exploitation de la CMT à partir du 1^{er} janvier 2001.

En 2000 la CMT a effectué notamment les prestations suivantes :

- les calculs pour l’étude socio-économique BTB menée par le bureau Ernst Basler + Partner
- les travaux préparatoires concernant l’étude de circulation Cloche d’Or (bureau Schroeder & Associés)
- l’intégration de l’enquête frontalière réalisée par le Ministère des Transports en 1997 dans le modèle de simulation
- l’actualisation des données de base du modèle à l’état de l’an 2000.

Il a été jugé opportun que la CMT préparer la modélisation du nouveau tracé de chemin de fer via Findel au Kirchberg avec jonctions au réseau actuel à Dommeldange et à Clausen dans l’optique de futures analyses à fournir dans le cadre d’une étude socio-économique qui devrait suivre les études de tracés actuellement en cours.

7.7. Les projets Interreg dans le domaine des transports

L’étude des projets entamés en 1999 a été poursuivie en 2000 en vue d’aboutir en 2001.

- Dans le cadre du projet Interreg IIC "Mobility Management & Spatial Planning" (projet "Optimum"), dont le but est d’identifier et de traiter des mesures dans une perspective régionale permettant de mieux intégrer la gestion de la mobilité dans le processus de planification spatiale des travaux, le modèle permettant de faire ces analyses a été mis au point.

La participation du Ministère des Transports est surtout d’ordre financier. Un apport pour la publication d’une brochure, sortie en juin 2000, a été fourni au partenaire principal, la province néerlandaise de la Gueldre.

Dans l’optique d’une application pratique du modèle élaboré, le Ministère des Transports a introduit plusieurs propositions de projets dont l’analyse du concept des transports en commun (Citybus) réalisé à Dudelange.

- Le projet concernant les transports en commun entre le Luxembourg et la Lorraine a débuté avec une première réunion fin 2000 qui a permis de définir entre les autorités luxembourgeoises et lorraines la façon de procéder.

- Dans les projets Interreg IIA "Coopération transfrontalière dans le domaine trafic de marchandises et logistique Trèves-Luxembourg" les travaux des consultants ont bien progressé. La remise des rapports d'étude définitifs est prévue pour la première moitié 2001.
- Dans le cadre du programme Interreg IIA, une étude a été achevée en 2000 au sujet des transports publics entre la Rhénanie-Palatinat et Luxembourg. Elle a établi la nécessité d'améliorer les relations transfrontalières au niveau des transports en commun.

Conformément aux conclusions y relatives, une ligne d'autobus transfrontalière sera créée entre Bitburg et Luxembourg, dont les conditions d'exploitation sont en voie de négociation.

7.8 Le plan d'occupation du sol " Aéroport et Environs "

Un groupe de travail sous la direction du Ministère de l'Intérieur avait été institué en 1999. Il se composait de représentants du Ministère de l'Intérieur, du Ministère des Transports, de la Direction de l'Aviation Civile, de l'Administration de l'Aéroport, des CFL, du Ministère des Travaux Publics, de l'Administration des Ponts et Chaussées, de l'Administration des Bâtiments Publics, du Ministère de l'Environnement, de l'Administration de l'Environnement, du Ministère des Finances et des communes de Niederanven, Luxembourg, Sandweiler et Schuttrange.

Le point le plus discuté était de déplacement éventuel de la R.N.1 dont dépend la planification de l'ensemble de la zone autour de l'aéroport, et notamment le tracé de la ligne ferroviaire Hamm – Aéroport – Kirchberg.

Trois variantes ont été proposées, à savoir

- La variante minimale prévoyant l'élargissement de l'assise routière à 2 x 2 voies sur le tracé actuel de la route.
- La variante maximale comportant un déplacement vers le Nord-Ouest de la route nationale entre les carrefours Cents et Golf/Sheraton. Cette variante prévoit de remblayer le vallon descendant vers Neudorf pour créer une plate-forme horizontale, ce qui implique à cet endroit la réalisation d'une brèche importante dans le massif de la forêt du Grunewald.
- La variante intermédiaire, identique à la variante maximale sur les deux extrémités, mais respectant mieux le terrain naturel, ce qui revient à se rapprocher de l'actuelle route N1 dans la partie centrale aux abords de la route descendant vers Neudorf, c'est-à-dire contourner le vallon au lieu de remblayer.

Pour l'infrastructure ferroviaire, il faut tenir compte des éléments suivants :

- desserte des voyageurs de l'aérogare ;
- raccordement du centre de fret de l'aéroport ;
- desserte des zones d'activités tertiaires implantées sur le plateau de l'aéroport ;
- raccordement du parking de dissuasion " Park and Ride " projeté à Senningerberg ;
- transfert en transit des passagers entre la gare centrale et le plateau de Kirchberg et vice versa.

Pour satisfaire à tous ces objectifs, il faut réaliser une infrastructure ferroviaire à deux voies se raccordant à Hamm par un triangle à la ligne de l'Est (Luxembourg – Wasserbillig), traversant le plateau de l'aéroport, desservant l'aérogare et le centre de fret, passant par le parking de dissuasion ("Park and Ride" Senningerberg en projet) pour poursuivre son tracé le long de l'autoroute de Trèves (A1) en direction du plateau de Kirchberg.

Un autre point qui prêtait sujet à discussion était l'implantation d'un nouvel hangar pour la maintenance des avions.

La société Cargolux souhaitait construire un nouvel hangar près de l'emplacement où est situé l'actuel hangar de réparation où les conditions de travail ne sont pas optimales (nécessité de travailler à l'air libre même en hiver, les avions ne pouvant être rentrés au hangar suite à l'augmentation de leur taille). Ce nouvel hangar ne pourra toutefois pas être réalisé à l'endroit prévu alors qu'il perturberait les liaisons de radionavigation par sa grande surface formant réflecteur. Un projet alternatif pourrait consister dans la construction d'un hall de maintenance pour 2 avions du type Jumbo du côté sud de la piste, mais encore à l'intérieur de l'enceinte existante de l'aéroport. Luxair serait intéressée à la reprise des installations actuelles de Cargolux.

Suite à l'élaboration d'un rapport intermédiaire par ledit groupe de travail. Une réunion entre le Ministre de l'Intérieur, le Ministre des Transports et la Ministre des Travaux Publics a eu lieu début décembre 2000 pour décider des suites à donner à ce dossier.

Lors de cette réunion il a été retenu

- a) d'accélérer la mise en exploitation de la décharge pour matériaux inertes du Héihenhaff afin de disposer dans les meilleurs délais de la partie du couvercle nécessaire pour la construction de la ligne ferroviaire et pour la réalisation de la nouvelle route doublant l'actuelle N1 entre Senningerberg et le carrefour Golf/Sheraton ;
- b) de démarrer les études sur la réalisation de la liaison ferroviaire de l'aéroport et du plateau de Kirchberg en optant pour un couloir n'hypothéquant pas l'avenir de l'aéroport de Luxembourg.

