GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

MINISTERE DES TRANSPORTS

Rapport d'activité 2001

Mars 2002

Rapport d'activité 2001

Ministère des Transports

20 mars 2002

Sommaire

Introduction page 4

1. La Circulation Routière page 7
   1.1. Le bilan des accidents de la circulation page 7
   1.2. L'éducation et la formation routières page 15
   1.3. L'immatriculation, le contrôle technique et les homologations des véhicules routiers page 26
   1.4. Le travail législatif et consultatif en matière de circulation routière page 36

2. Les Transports Routiers page 53
   2.1. Le cadre légal et communautaire page 53
   2.2. Les accords bilatéraux pour le fret routier page 56
   2.3. Les transports exceptionnels page 59
   2.4. Les transports de personnes publics page 59
   2.5. Les transports de l'éducation différenciée page 67

3. Les Chemins de Fer page 72
   3. 1. L'évolution de l'environnement ferroviaire page 72
   3. 2. Les raccordements ferroviaires internationaux page 77
   3. 3. L'actualité ferroviaire page 83
   3. 4. La stratégie des CFL page 85
   3. 5. La sécurité du chemin de fer page 86
   3. 6. La qualité dans les transports ferroviaires page 88
   3. 7. Le transport de personnes page 90
   3. 8. Le transport de fret page 93
   3. 9. Les ressources humaines page 97
   3.10. Les moyens d'exploitation page 97

4. L'Aviation Civile page 106
   4.1. Le contexte international page 106
   4.2. La situation sur le plan national page 108
   4.3. Le domaine législatif page 117

5. La Navigation Intérieure page 124
5.1. L'activité législative page 124
5.2. Les activités internationales page 124
5.3. Le Port de Mertert page 126
5.4. Le Service de la Navigation page 131

6. Les Affaires Maritimes page 141
6.1. Le contexte international page 141
6.2. La politique communautaire page 141
6.3. Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) page 145
6.4. Le Commissariat aux Affaires Maritimes page 145
6.5. Les activités liées à la gestion de la flotte sous pavillon luxembourgeois page 146
6.6. L'évolution du dossier maritime – l'étude sur le secteur maritime page 151
6.7. Les activités législatives et réglementaires page 157
6.8. Le registre de plaisance page 159

Introduction

Les évènements tragiques du 11 septembre ont laissé plus qu'aucun autre fait leur empreinte sur l'actualité des transports en 2001. L'intensification de la lutte contre le terrorisme international et le renforcement de la coopération interétatique pour en combattre les effets dépassent évidemment le cadre de transports.

La sécurisation des installations aéroportuaires et du trafic aérien tout comme la gestion des conséquences du 11 septembre sur le plan des assurances ont demandé des réactions rapides et efficaces de la part des autorités luxembourgeoises qui se sont engagées à côté de leurs partenaires européens pour faire de la sécurité dans l'aviation civile une des priorités de la politique communautaire des transports.

***

Par ailleurs, le Ministère des Transports a poursuivi la mise en œuvre des objectifs fixés dans la déclaration gouvernementale du 12 août 1999.

A cet égard, l'accent a été mis une fois encore sur les aspects de la sécurité et de la mobilité.

Dans le domaine de la circulation le dossier relatif à une meilleure insertion du cycliste comme usager à part entière du trafic automobile a pu être mené à bien. Depuis le début de 2001 les chauffeurs d'autobus ont l'occasion de participer à des cours de formation professionnelle continue. L'interdiction de téléphoner en conduisant un véhicule a été interdite. Suite à l'avis du Conseil d'Etat du 15 mai 2001 et en présence des nombreuses prises de position que le projet gouvernemental initial avait suscitées dans les milieux politiques et socio-économiques du pays, le Ministère des Transports s'est efforcé, ensemble avec la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre des Députés, pour donner au dossier du permis à points une version définitive.

L'amélioration des conditions de sécurité de la circulation des trains a été un des accents de l'activité ferroviaire. A cet égard la mise en œuvre du système de commande de vitesse Mémor II+ précédant l'introduction du système communautaire ETCS constitue le projet le plus en vue. Parallèlement les CFL ont consacré des efforts importants à l'amélioration de la sécurité au travail.

Les évènements du 11 septembre 2001 ont en outre incité le Ministère des Transports à accélérer avec l'aide de la Société de l'Aéroport de Luxembourg nouvellement constituée la mise au point des préalables pour charger un expert externe d'élaborer un nouveau plan de sécurité et de sûreté de l'Aéroport, plan d'ensemble censé être soumis à l'approbation du comité national de sûreté aéroportuaire avant d'être repris dans un règlement grand-ducal et d'être mise en oeuvre. Parallèlement, les mesures de sécurité et les conditions d'accès à l'enceinte de l'Aéroport ont été renforcées.

Conformément à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 une étude sur l'avenir du secteur maritime luxembourgeois a été confiée à un consultant externe. S'il faut regretter que les conclusions de l'étude soient trop fortement axées sur les aspects économiques et financiers, et que les aspects sociaux et de sécurité aient manifestement été négligés, ces tares n'ont pas empêché le Gouvernement d'identifier plusieurs points d'action politiques dont l'issue conditionnera le sort du pavillon maritime luxembourgeois. Il s'agit tout d'abord d'enlever au pavillon luxembourgeois le reproche de complaisance formulé par l'ITF, grâce à

la reprise du dialogue entre partenaires sociaux destiné à aboutir à la négociation d'une nouvelle convention collective et à réunir les préalables pour faire disparaître ledit reproche.

Ensuite, il importera de régler la question de la responsabilité civile de l'Etat par anticipation à une éventuelle avarie future d'un navire battant pavillon luxembourgeois. C'est soulever la question d'une révision du cadre légal en place et de l'institution d'un contrôle technique et social directement effectué par l'Administration luxembourgeoise. Enfin, un troisième préalable consistera à limiter l'accès au pavillon de plaisance aux seules personnes physiques pouvant justifier d'une résidence au Luxembourg.

***

Avec le même souci de rehausser l'image de marque nationale des premières initiatives ont été prises pour endiguer l'établissement virtuel au Luxembourg d'entreprises de transports routiers sans intérêt pour l'économie luxembourgeoise.

Les compétences en matière de contrôle sur route et dans les entreprises ont été intégralement confiées à l'Administration des Douanes et Accises.

Conformément à la déclaration gouvernementale de nouveaux critères restrictifs ont été mis en place pour la délivrance des autorisations de transports requises pour le fret routier international donnant la priorité aux transporteurs assumant l'approvisionnement ou les expéditions de l'économie luxembourgeoise.

Enfin, les bases conceptuelles ont été définies pour créer une nouvelle législation destinée à mieux assurer le respect des conditions de travail et de durée de conduite des chauffeurs effectuant des transports internationaux.

***

Avec l'ambition de promouvoir une politique des transports fondée, d'une part, sur la pérennité d'une mobilité optimale pour tous, - malgré l'évolution fulgurante des données structurelles de l'économie et de la démographie luxembourgeoises - et, d'autre part, sur l'amélioration de la qualité de vie des riverains des infrastructures de transports, plusieurs autres initiatives importantes ont été prises.

Les contacts noués avec les autorités françaises, belges et allemandes pour garantir de bonnes relations ferroviaires sur les grandes distances ont connu un premier succès de taille, grâce à l'aboutissement des négociations franco-luxembourgeoises sur le raccordement du Grand-Duché au TGV Est-Européen. Par contre, des arrangements avec le Gouvernement belge s'avèrent difficiles en vue de réaménager l'infrastructure de la ligne Luxembourg - Bruxelles, préalable essentiel pour améliorer le confort et la rapidité des trains.

Compte tenu de l'arrivée quotidienne au Luxembourg de quelque 100.000 frontaliers travaillant dans l'économie nationale, les initiatives politiques en matière de mobilité doivent inclure la Grande Région transfrontalière. Une attention particulière est à cet égard réservée à l'amélioration des relations transfrontalières régionales offertes par les transports publics par rail et par route. Ouverture de nouvelles lignes d'autobus transfrontalières, renforcement du matériel ferroviaire, étapes complémentaires dans l'harmonisation tarifaire, accord avec la France pour prolonger l'antenne Bettembourg - Dudelange jusqu'à Volmerange-les-Mines sont autant d'exemples pour documenter cette politique.

Sur le plan national l'adaptation des courses et des horaires aux besoins changeants de la clientèle a joué un rôle important du travail du Ministère des Transports qui a décidé de placer les planifications par trop empiriques du passé dans un concept national d'ensemble englobant le rail et la route. Un accent particulier a été réservé à la création du raccordement ferroviaire de Kirchberg via Findel ainsi qu'aux conditions de connecter au réseau ferré le site en voie de reconditionnement de l'ancienne friche industrielle de Belval-Ouest. Le Gouvernement a par ailleurs donné son feu vert pour l'étude et la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire directe entre Luxembourg et Esch/Alzette qui seront à l'avenir les deux grands pôles d'attraction du pays a côté d'un troisième pôle à développer au Nord dans la région d'Ettelbruck - Diekirch (projet Nordstaadt). Il est évident que les efforts du Ministère des Transports devront aller de pair avec les orientations définies par le Ministère de l'Intérieur en matière d'aménagement du territoire et les projets du Ministère des Travaux Publics en matière de construction routière.

Les travaux préparatoires du plan d'occupation du sol et du dossier commodo/incommodo relatifs à l'Aéroport ont par ailleurs été poursuivis suite à l'annulation le 14 mars 2001 par le tribunal administratif de l'autorisation ministérielle pour la construction de la nouvelle aérogare et du terminal "petits porteurs" connexe.

En vue de mieux faire participer les Communes limitrophes de l'Aéroport et les opérateurs actifs sur l'Aéroport et de promouvoir le dialogue entre les parties concernées une commission aéroportuaire consultative a été créée par un arrêté ministériel du 14 février 2001 avec pour mission d'associer les intéressés à la préparation des décisions politiques et administratives et de soigner le dialogue entre les parties intéressées.

L'installation d'un site Internet - qui ne sera pourtant opérationnel qu'au 2e semestre 2002 - a été décidée pour mieux informer la population riveraine de l'Aéroport sur les vols de nuit et le bruit causé par les avions à l'atterrissage et au départ.

***

La multiplicité des dossiers qui tombent sous la responsabilité du Ministère des Transports, l'accélération du travail communautaire de promotion de la politique commune des transports ainsi que l'accroissement de la population et partant du nombre des requêtes adressées à l'Administration ont fortement sollicité les moyens en place du Ministère des Transports, nonobstant l'augmentation de son effectif dans le cadre du numerus clausus.

Les services particulièrement exposés sont le Service des permis de conduire et le Service de Coordination des Transports Publics. Il a été retenu de déléguer une part des travaux administratifs du Service des permis de conduire à la Société Nationale de Contrôle Technique, dont la réception des examens de conduire, parallèlement à l'informatisation des épreuves théoriques. En outre, un avant-projet de loi sur la réorganisation des transports publics pour lequel la procédure législative sera lancée en 2002 prévoit de confier les activités actuellement gérées par un service administratif du Ministère à un établissement public à créer qui assumera en plus les missions d'une cellule de mobilité.

1. La Circulation Routière

Le chapitre relatif à la Circulation Routière permet traditionnellement de faire le bilan sur les accidents recensés en cours d'exercice ainsi que sur l'activité dans les domaines de l'éducation et de la formation des usagers de la route ainsi que des immatriculations et du contrôle technique. Il donne par ailleurs une vue d'ensemble sur l'activité législative ainsi que le travail consultatif de la Commission de circulation de l'Etat, tout en incluant un aperçu sur l'activité communautaire.

Dans cet ordre d'idées le chapitre traitera des aspects suivants:

- les accidents de la route en 2001 ;
- l'éducation et la formation routières ;
  les immatriculations des véhicules et le contrôle technique ;
- l'activité législative et les avis de la Commission de circulation de l'Etat.

1.1. Le bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 2001

1.1.1 Les chiffres des accidents routiers de 2001

Contrairement à l'année 2000, la tendance à la hausse du nombre total des accidents mortels, constatée dans le bilan du 30 juin 2001, ne s'est pas confirmée en fin d'année. Tant le nombre des accidents mortels que celui des accidents corporels et des blessés graves ont diminué.

Le fait marquant du bilan est l'hécatombe meurtrière des 8 accidents mortels au mois de décembre ayant fait 10 morts, à l'instar du drame vécu en décembre 2000. Au vu de l'évolution notée d'août à novembre, on était pourtant porté à croire que le nombre des tués de la route fût tombé au niveau des années 1997-1999. Ce furent les 8 accidents du mois de décembre qui ont laissé choir ce pronostique.

Le bilan au 31 décembre 2001 se présente comme suit:

- 8.190 accidents recensés au total,
- 793 accidents corporels, dont 64 accidents mortels,
- 69 tués[1],
- 1.185 blessés, dont 328 blessés graves[2] et 857 blessés légers[3].

Le tableau suivant établit la comparaison avec 2000 :

	2000	2001	%
Accidents au total	7.794	8.190	+5,08
Accidents corporels	845	793	-6,15
Accidents mortels	69	64	-7,25
Tués	77	69	-10,39
Blessés légers	948	857	-9,60
Blessés graves	329	328	-0,30
Tués + blessées graves	406	397	-2,22

[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

Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse une progression de 5,08% par rapport à 2000 pour s'établir à 8.190 sinistres. Cette progression ne représente qu'un quart de l'augmentation des accidents constatée en 2000 par rapport à l'année 1999 (±1.300 sinistres) et se situe en dessous de la moyenne des années 1998-1999 (± 500 sinistres/an).

Le nombre des accidents corporels continue à régresser de 6,15%, (soit 52 unités) s'élevant à 793. Entre 1999 et 2000 l'évolution était de –26,78%.

Contrairement à l'évolution notée en 2000, le nombre des blessés légers diminue en passant de 948 à 857 en 2001, soit une réduction de –9,60%; le nombre des blessés graves reste stable et ne diminue que d'une seule unité (328/329).

Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans un accident de la route leur nombre a diminué pour atteindre 69 unités, ce qui correspond à la moyenne des victimes des années 1991-2000, la diminution étant de 10,39% par rapport à l'année précédente où le nombre de tués s'élevait à 77. Le nombre des accidents mortels passe de 69 en 2000 à 64 en 2001.

Les données de 2001 permettent de constater que

- 8.190 accidents équivalent à 22,4 accidents/jour (en 2000: 22,1 accidents/jours);

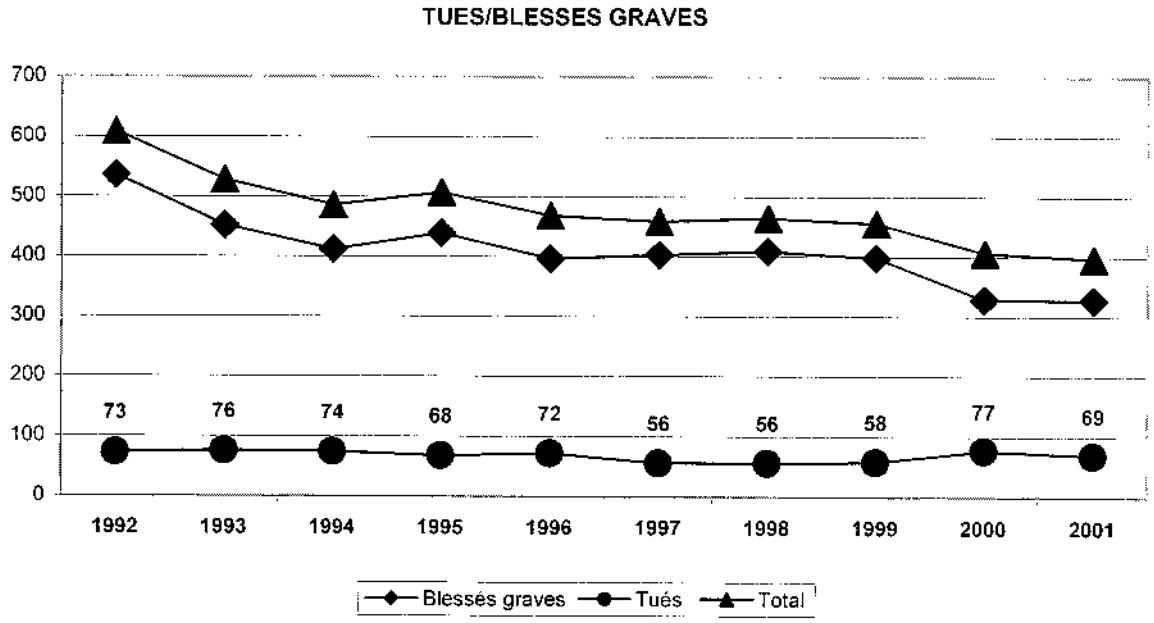
- 1.185 blessés représentent un blessé toutes les 7 heures (3,2 blessés/jour contre 3,6 blessés/ jour en 2000);

- 69 tués signifient qu'en moyenne tous les 5 jours une personne a perdu sa vie sur les routes luxembourgeoises.

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

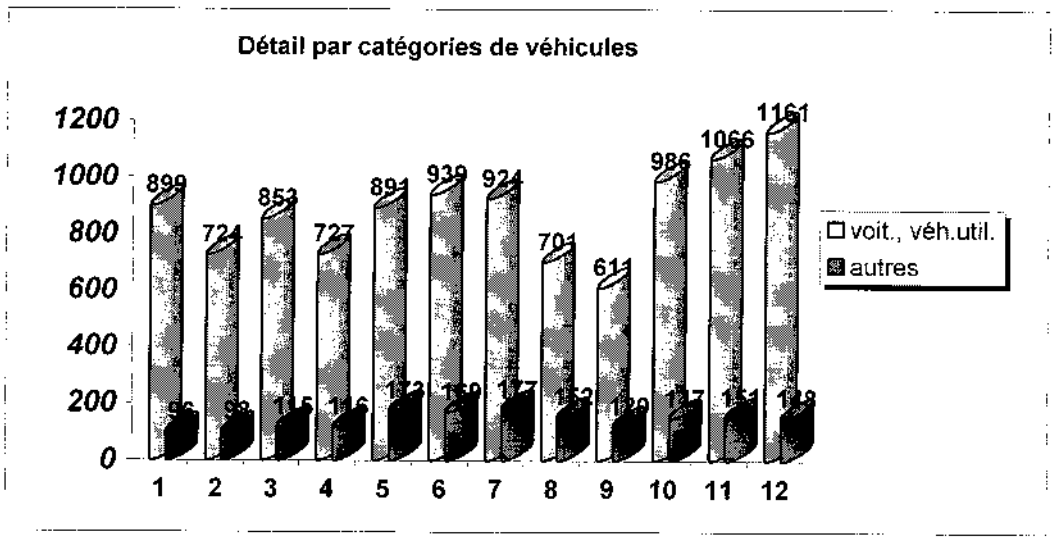
	accidents au total	Δ	accidents corporels	Δ	Blessés graves[1]	blessés légers[2]	accidents mortels	Δ	tués[3]	Δ
Moyenne '91 - '00	5799	/	1.080	/	429	959	63	/	69	/
1995	5.467	/	1.078	/	439	974	64	/	68	/
1996	5.379	-1,7%	1.010	-6,7%	397	876	68	+6,2%	72	+5,8%
1997	5.226	-2,8%	953	-5,6%	403	866	53	-22%	56	-22,2%
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%
2001	8190	+5,1%	737	-12,8%	328	857	64	-7,2%	69	-10,4%

Le graphique suivant donne l'évolution du nombre des victimes corporelles d'accidents routiers de 1992 à 2001.



Malgré l'augmentation du nombre total des accidents de 5.982 en 1992 à 8.190 en 2001, la somme des tués et des blessés graves a diminué de 609 en 1992 à 397 en 2001, ce qui représente une régression de 34,8 %.

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



Nonobstant le grand intérêt qu'ont témoigné les conducteurs de deux-roues motorisés lors de la campagne de sensibilisation organisée par le Ministère des Transports dans le cadre de la Foire Internationale de printemps 2001, 110 motocyclistes ont été blessés pendant l'année 2001, représentant 9,28% du nombre total des blessés (en 2000 : 117 représentant 9,16 %). Par contre les accidents mortels de motocyclistes ont diminué de 25 % par rapport à l'année 2000 (de 8 victimes en 2000 à 6 en 2001).

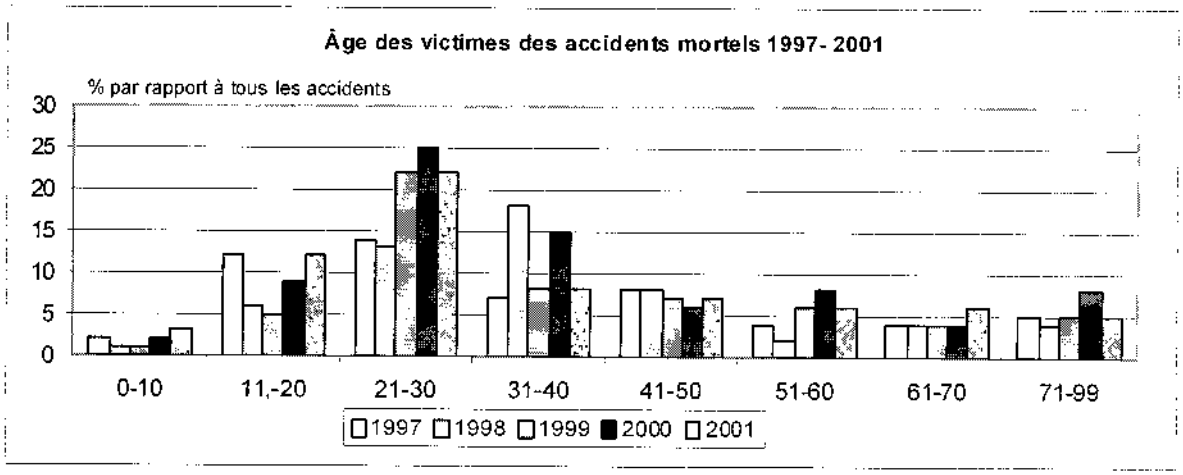
1.1.2 L'analyse des accidents mortels

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

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Moyenne mensuelle des victimes de la route	6,1	6,3	6,2	5,6	6,0	4,6	4,6	4,8	6,4	5,7

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.

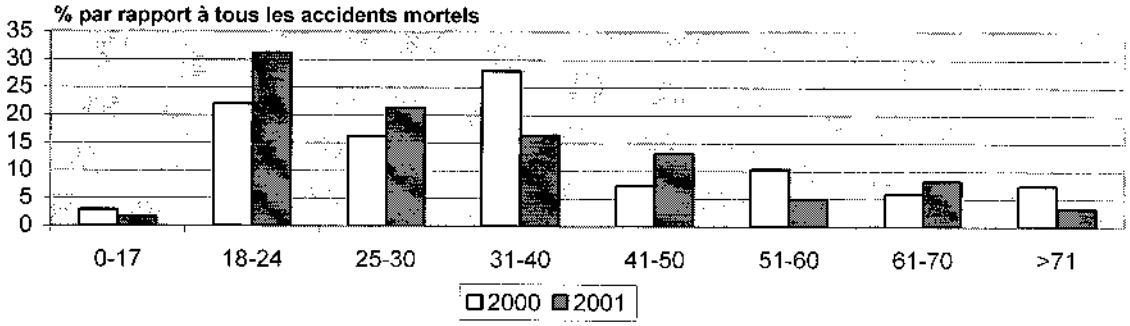
- *L'âge des victimes et des auteurs présumés des accidents*



Tout comme au cours des années passées, 2/3 des personnes qui ont trouvé la mort sur les routes avaient moins de 40 ans; 20 tués, soit un tiers (22 en 2000) avaient moins de 25 ans et 21 tués (28 en 2000) étaient âgés entre 25 et 40 ans.

Le graphique suivant montre que la part des auteurs de la tranche d'âge des 31-40 ans a diminué pratiquement dans la même proportion que la part de la tranche d'âge des 18-24 ans a augmenté. C'est dire que la tranche d'âge des 18-24 ans a de nouveau atteint le niveau des années 1993-1995, représentant 29,3% des accidents mortels. Ceci correspond à un renversement de l'évolution constatée au cours des années précédentes où le nombre des tués impliquant la tranche d'âge des 25 à 40 ans montrait une nette tendance à la hausse, tandis que le nombre des accidents mortels concernant les jeunes de moins de 25 ans avait plutôt tendance à régresser.

Auteurs présumés des accidents mortels par catégorie d'âge 2000-2001



Il y a 52 conducteurs de voitures, 3 motocyclistes, 1 cycliste, 2 conducteurs de poids lourds et 3 piétons qui d'après les premiers constats sont présumés responsables des accidents mortels. Dans 39 accidents mortels l'auteur présumé a lui-même été tué.

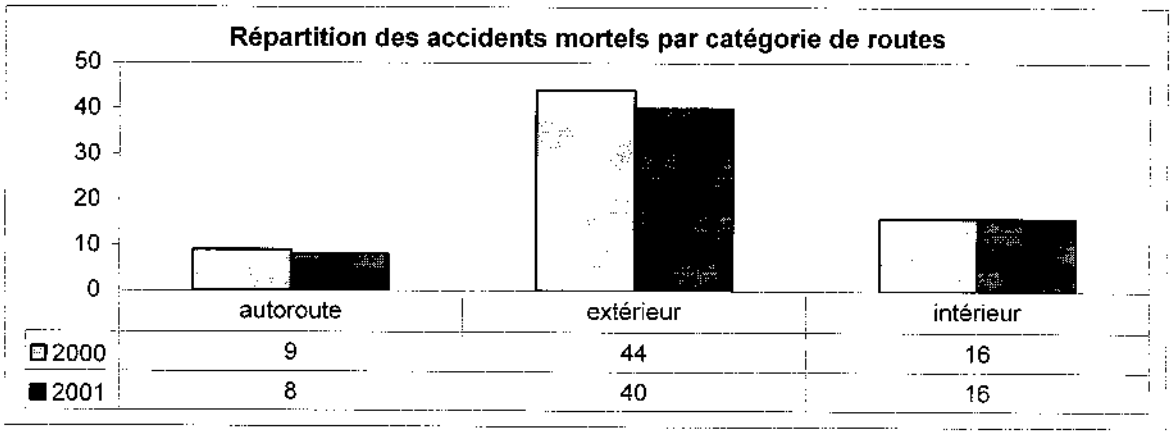
- *La nationalité des auteurs présumés*

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

	Etrangers de passage	**Frontaliers**	**Résidants au Luxembourg**
L	sans objet	sans objet	34
F	/	5	/
B	1	3	/
D	2	1	/
P	/	sans objet	8
NL	1	sans objet	/
YU	/	sans objet	1
I	0	sans objet	3
GB	1	sans objet	1
IRL	1	sans objet	/
Total	6	9	47

Près d'un quart (23,4%) 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-résidants au trafic national, le phénomène a pourtant de quoi inquiéter parce que la sensibilisation des usagers de la route qui ne résident pas au Luxembourg est bien plus difficile dans le cadre des initiatives prises sur le plan de l'éducation et de la dissuasion à gérer pour lutter contre l'insécurité routière. Par ailleurs, la forte présence de frontaliers (14,0%) parmi les auteurs présumés des accidents mortels plaide pour une plus forte intégration des régions avoisinantes dans les campagnes d'information et de sensibilisation routières. Elle confirme en outre le bien-fondé de la prise en compte des non-résidants dans le cadre de la mise en place du système projeté du permis à points. En outre une meilleure conception et signalisation du réseau routier de transit devrait contribuer à une réduction du nombre d'accidents mortels impliquant tant les étrangers de passage (9,4% en 2001) que les frontaliers empruntant le réseau routier national.

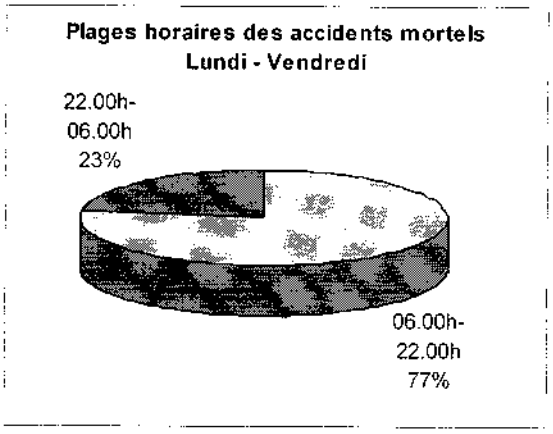
- *La répartition par catégorie de routes*

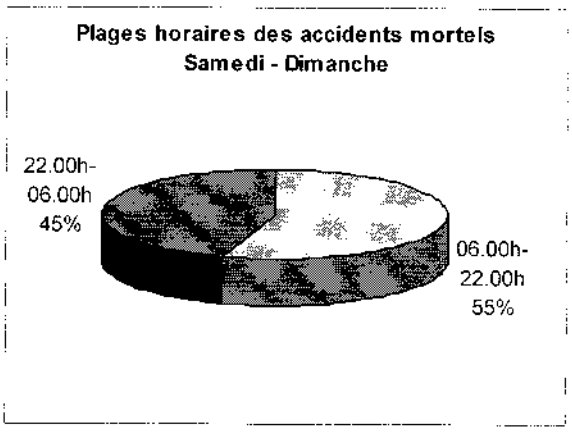


8 (9) accidents mortels avec 8 (10) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 40 (44) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 45 (49) morts, et 16 (16) accidents mortels avec 16 (18) morts sont survenus en agglomération.

- *L'analyse temporelle*

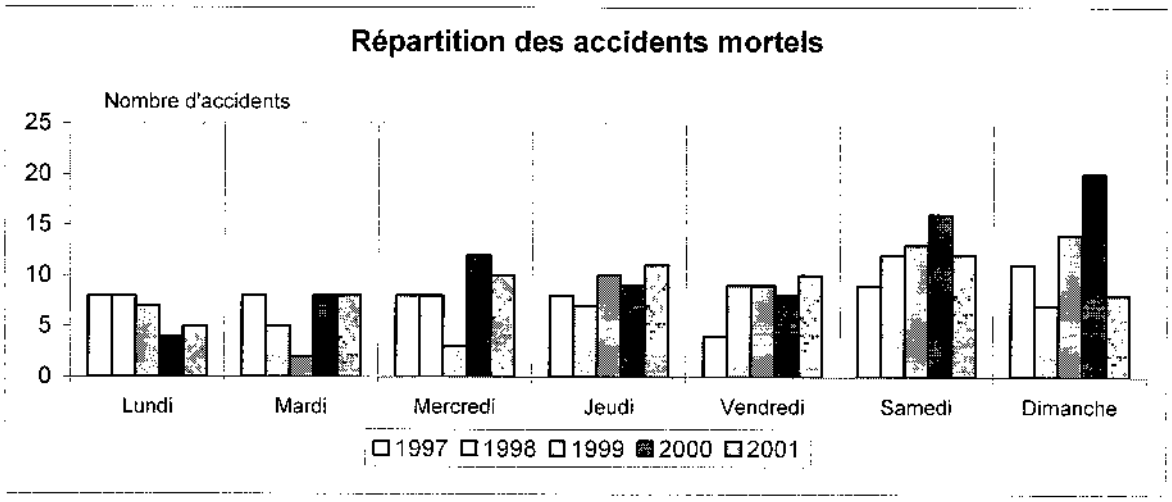
45 (48) accidents mortels, soit 70%, sont survenus de jour (06.00 – 22.00), 19 (21) ou 30% ont eu lieu la nuit (22. 00h – 06.00h). A noter que seulement 7 % des déplacements prennent leur départ entre 20.30 et 6.30 heures.





En fin de semaine (samedi et dimanche) plus de la moitié des accidents mortels a eu lieu de jour (entre 6.00h et 22.00h). 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), 16 accidents mortels contre 28 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 est illustrée par le graphique suivant:



Ce graphique montre une importante régression des accidents mortels en fin de semaine (samedi et surtout dimanche) qui retombent au niveau de l'année 1998. Ceci équivaut à un rapport de 1:2 entre les fins de semaine et les autres jours de la semaine, en présence d'une mobilité générale qui le samedi représente seulement 90% et le dimanche 60% de celle d'un jour ouvrable.

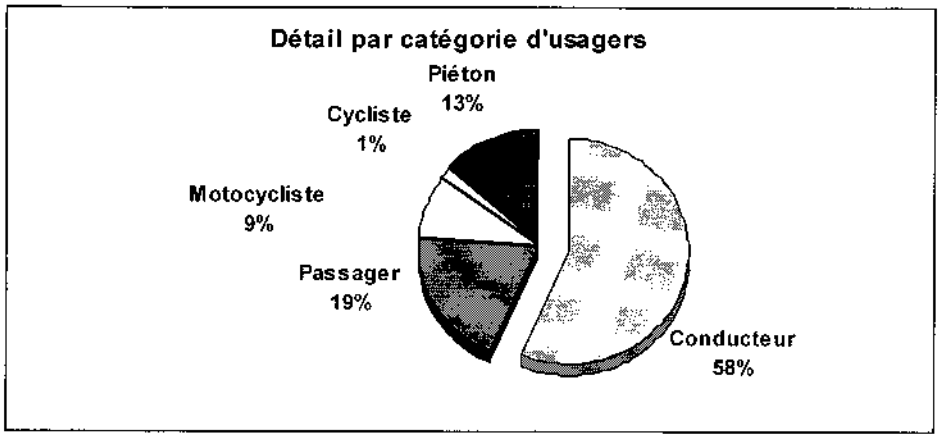
- *Conditions météorologiques*

6 accidents mortels en 2001 sont dus au verglas ou à la neige (en 2000: 1), 2 (0) accidents mortels ont eu lieu par temps de brouillard, 21 (30) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée mouillée et les 35 autres (38) sont survenus par temps sec.

Le verglas et la neige incitent normalement à la prudence. Par contre, *le risque de déraper sur une route mouillée est largement ignoré par les conducteurs.* En 2001 plus de 1/3 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 survenu sous l'effet d'une vitesse mal adaptée aux conditions météorologiques et à l'état de la chaussée. 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:
38 (41) conducteurs de véhicules à 4 roues ou plus, dont un camionneur
13 (14) passagers de véhicules à 4 roues ou plus
6 (9) motocyclistes
1 (1) cycliste
9 (12) piétons



9 piétons ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2001. 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. Dans la moitié des cas les piétons semblent eux-mêmes avoir été responsables de l'accident (en 2001 dans 4 des 9 accidents mortels).

- *Les causes présumées des accidents mortels*

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
vitesse	39	25	34	14	25	23	25	25
alcool+vitesse	8	8	7	3	4	4	6	3
alcool	0	2	1	2	1	2	3	2
drogues	0	1	1	0	0	1	2	2
inattention, fatigue,	11	10	9	10	12	10	12	20
priorité	1	4	1	8	1	2	7	3
dépassement	2	2	5	4	3	2	3	1
aquaplaning	1	2	1	6	0	1	1	2
contresens	3	3	2	1	1	2	2	0
malaise	0	1	0	1	0	3	1	1
autre	6	6	7	4	8	3	7	5

Le tableau montre que la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs, alors qu'en 2001, 25 des 64 accidents doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. A côté de l'alcool au volant (alcool seul: 2 accidents; alcool + vitesse 3 accidents; drogues 2 accidents), il y a lieu de signaler que, l'inattention et la fatigue sont à l 'origine du nombre élevé d'accidents mortels (20 accidents). Un accident mortel a été provoqué par un malaise préalable du conducteur. Le refus de priorité (3), l'aquaplaning (2) et les fautes de dépassement(1) ont été d'autres causes d'un accident mortel en 2001.

- *La ceinture de sécurité*

L'acceptation et la reconnaissance de l'importance et de l'utilité du port de la ceinture de sécurité semblent davantage s'imposer parmi les occupants de voitures. En 2001 au moins 19 des 54 tués qui ont été impliqués dans 50 des accidents mortels et qui auraient dû porter la ceinture de sécurité, n'ont pas porté celle-ci. En 2000, encore 26 parmi les 49 victimes tuées qui auraient dû porter la ceinture ne l'avaient pas portée.

1.2. La formation et l'éducation routières

Les bilans subséquents des accidents routiers reflètent d'année en année que les jeunes âgés entre 15 et 24 ans, quoique représentant seulement 15% de la population, représentent 25% des tués sur nos routes.

Soucieux de cette situation et à l'instar de ce qui est le cas dans certains autres pays, le Gouvernement estime que l'école devrait s'associer aux efforts sur le plan éducatif pour lutter contre l'insécurité routière.

Dans cet ordre d'idées un programme d'éducation routière destinée aux élèves des classes de 5ème et de 3ème de l'enseignement secondaire classique et des classes de 9ème et de 11ème de l'enseignement technique est en instance d'élaboration par le ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports et le ministère des Transports.

Le programme a pour objectif de sensibiliser les jeunes aux sujets de la sécurité et de la mobilité routières, moyennant l'intégration transdisciplinaire dans les programmes scolaires existants de fiches pédagogiques traitant de ces sujets.

L'initiative en question fera l'objet d'un projet-pilote au cours de l'année scolaire 2001/2002, projet dont l'évaluation devrait permettre de tirer les conclusions pertinentes en vue de l'introduction généralisée de l'éducation routière dans l'enseignement post-primaire sur le plan national.

1.2.1 L'activité du service des permis de conduire

Les chiffres pour 2001 sont globalement en progression par rapport à l'année précédente. Cette tendance devrait se maintenir au cours des prochaines années.

Les délais d'attente pour les examens pratiques trop longs au 2e semestre 2001 ont pu être résorbés grâce à l'engagement à temps partiel de six examinateurs auxiliaires et grâce au recours à l'aide de fonctionnaires de service, affectés partiellement à la réception des épreuves pratiques.

Par ailleurs, grâce à la coopération d'un médecin supplémentaire la commission médicale à pu rattraper les retards accumulés.

Au niveau de la commission spéciale, des temps de convocation trop longs empêchent l'évacuation des dossiers dans des délais raisonnables. Tout comme pour l'année 2000, le personnel a été renforcé grâce à l'engagement d'une douzaine de CAT.

Deux fonctionnaires ont complété l'effectif du service pour s'occuper prioritairement de la préparation du permis à points et pour coopérer au niveau du contentieux administratif.

Comme suite à la décision du Conseil de Gouvernement en date du 14 juin 2001, une partie des activités du service des permis de conduire sera transférée au cours de l'année 2002 vers la SNCT.
Il s'agit en particulier de l'organisation et de la réception des examens théoriques et pratiques du permis de conduire ainsi que de diverses tâches d'ordre administratif.

Le projet de loi servant de cadre légal pour le transfert envisagé est pour l'instant pendant devant le Conseil d'Etat pour avis complémentaire, suite à son premier avis du 8 novembre 2001.

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 2001 (c'est-à-dire une 1ière délivrance ainsi que l'extension à une autre catégorie) a sensiblement augmenté par rapport à l'année précédente. Le total des demandes s'élève à 9.118 pour 2001 contre 8.759 pour l'année 2000.

Les chiffres les plus significatifs dans ce domaine concernent les catégories A et D. Pour la catégorie D (permis autobus) l'évolution est en constante progression depuis 1997.

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.

1ère Délivrance et Extension à une autre catégorie

Catégories	1997	1998	1999	2000	2001
A	709	788	808	781	878
A1	47	42	55	47	48
A3	376	383	413	452	437
B	6.237	6.445	6.642	6.301	6.503
B+E	422	360	369	327	363
C1	1	7	5	0	0
C1+E	0	0	0	0	0
C	89	82	101	122	124
C+E	270	295	244	375	379
D1	0	0	0	0	0
D1+E	0	0	0	0	0
D	187	167	183	200	249
D+E	17	12	12	6	10
F	144	120	136	148	127
TOTAL	**8.499**	**8.701**	**9.060**	**8.759**	**9.118**

1.2.1.2 L'évolution des demandes suivant catégories et suivant nature

Le Service des permis de conduire procède également au renouvellement des permis de conduire dont la durée de validité est venue à échéance, à l'échange ainsi qu'à la transcription de permis de conduire nationaux étrangers dont les titulaires sont venus résider au Grand-Duché de Luxembourg.

La répartition des demandes introduites en 2001 selon qu'elles concernent une première délivrance d'un permis de conduire, une extension à une autre catégorie de permis, un renouvellement de la durée de 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	1ère délivrance	Extension	Renouvellement	Transcription	Double	Total
A3	437	0	27	21	26	511
A1	40	8	0	230	3	281
A	11	867	947	344	68	2.237
B	5.875	628	18.947	1.017	2.700	29.167
B+E	4	1	3	90	1	99
C1	0	0	0	1	0	1
C	0	124	56	40	3	223
C+E	0	319	16	1	2	338
D1	0	0	0	0	0	0
D	0	249	5	6	0	260
D+E	0	7	0	0	0	7
EB	0	358	1	0	0	359
EC	0	60	1	0	0	61
ED	0	3	0	0	0	3
F	126	1	56	1	7	191
TOTAL	**6.493**	**2.625**	**20.059**	**1.751**	**2.810**	**33.738**

Si en 1997 le nombre total des dossiers traités s'élevait à 26.387, il est passé à 29.869 en 1998, à 31.535 en 1999, à 33.469 en 2000 et à 33.738 en 2001.

1.2.1.3 Les transcriptions et les enregistrements de permis étrangers

Au nombre total des transcriptions, qui est de l'ordre de 1.751, il convient d'ajouter les enregistrements de permis de conduire établis par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui s'élève à 1.913 unités, alors que leurs titulaires n'ont plus besoin selon la Directive 91/439/CEE de faire transcrire leur permis de conduire d'origine, en permis de conduire luxembourgeois au moment d'établir leur résidence au Luxembourg.

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

Transcriptions et enregistrements des permis de conduire de l'E.E.E.

Année	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**
Transcriptions	1.618	1.543	1.705	1.751
Enregistrements	1.742	1.908	1.917	1.913

1.2.1.4 Les examens pratiques

Le nombre des examens pratiques a fortement diminué de 14.434 en 2000 à 12.525 en 2001 suite à la nécessité de détacher 3 des 8 examinateurs au projet d'informatisation des épreuves théoriques de l'examen de conduire. Grâce à l'affectation partielle de plusieurs fonctionnaires normalement en charge de tâches administratives et grâce à l'engagement temporaire et à temps partiel de plusieurs examinateurs auxiliaires recrutés parmi le personnel retraité de la police grand-ducale il a pourtant été possible de résorber dans un bref laps de temps les retards qui portaient au début du mois de décembre 2001 sur quelque 1.940 candidats.

La majorité des examens s'effectue toujours dans la tranche d'âge des 18 – 21 ans, mais au delà de ce contingent le nombre d'examens est en nette progression.

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	235	2	143	82	35	10
18 – 21	6.559	52	3.697	2.718	41	144
21 – 25	1.548	12	754	732	47	62
25 – 30	1.261	10	538	661	52	62
30 – 35	1.242	10	458	741	60	43
35 – 45	1.375	11	447	875	64	53
Plus de 45	305	2	109	185	61	11
Total	12.525	100	6.146	5.994	48	385

1.2.1.5 Le taux de réussite

Le taux de réussite pour l'ensemble des examens pratiques a été de 48%, ce qui représente une légère régression par rapport aux 52% notés en 2000 et 51% notés en 1999 en ce qui concerne les examens passés dans le cadre du régime normal, toutes catégories confondues.

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 2001, 891 demandes ont été introduites par rapport à 6.493 demandes au total, représentant ainsi un taux de 13,7% (12,7% en 2000). Le taux de réussite à l'examen pratique se situe à 64% pour la conduite accompagnée, alors que pour le régime normal ce taux est de 48%.

Le taux de réussite à l'examen pratique nettement plus élevé que pour la formule classique est un élément des plus encourageants, pour les conducteurs, pour les accompagnateurs et finalement aussi pour les autorités publiques.

Les tableaux ci-joints donnent un aperçu sur les réussites et les échecs pour l'année 2001.

Conduite accompagnée

Année 2001	Nombre de demandes	Changements de régime
Janvier	71	5
Février	72	3
Mars	70	5
Avril	51	1
Mai	86	6
Juin	60	4
Juillet	93	3
Août	96	1
Septembre	51	2
Octobre	99	4
Novembre	77	11
Décembre	65	8
Total :	**891**	**53**

Résultats d'examens de la conduite accompagnée

Année 2001		Réussis	Echoués	Refusés	Absents
Janvier	1er essai	42	14	0	1
	2e essai	1	4	0	1
Février	1er essai	40	12	0	0
	2e essai	2	2	1	1
Mars	1er essai	48	8	1	0
	2e essai	2	2	0	0
Avril	1er essai	37	12	0	0
	2e essai	3	0	2	0
Mai	1er essai	38	6	1	1
	2e essai	2	0	0	1
Juin	1er essai	50	17	1	2
	2e essai	0	3	1	0
Juillet	1er essai	60	14	2	0
	2e essai	2	1	0	0
Août	1er essai	48	9	1	1
	2e essai	2	2	0	0
Septembre	1er essai	39	15	1	0
	2e essai	2	3	2	0
Octobre	1er essai	49	22	0	0
	2e essai	2	2	2	0
Novembre	1er essai	55	17	1	0
	2e essai	6	0	0	0
Décembre	1er essai	39	14	0	0
	2e essai	0	1	1	0
TOTAL :		**569**	**180**	**17**	**8**

1.2.1.7 La Commission spéciale des permis de conduire

Au niveau de l'activité de la Commission spéciale des permis de conduire, le tableau synoptique ci-contre donne une vue d'ensemble des 7 dernières années. Le nombre des personnes convoquées a progressé continuellement.

En matière de restitutions partielles, il s'agit principalement de mainlevées de restrictions figurant souvent depuis plusieurs années sur les permis des titulaires suite à une demande en recours gracieux introduite par les intéressés. Par ailleurs, il s'agit également d'alignements à des grâces grand-ducales partielles auxquelles le Ministre des Transports a pris l'habitude d'aligner immédiatement les mesures restrictives à caractère administratif.

Les restitutions partielles sont soit limitées dans le temps afin de réévaluer le comportement futur du conducteur, soit limitées pour les trajets à effectuer pour des raisons spécifiques justifiées par exemple par le besoin professionnel du permis ou en vue de donner une 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 par l'intermédiaire du Procureur Général d'Etat.

Les dossiers révélant des problèmes de drogue et d'alcool sont de plus en plus nombreux. Très souvent ils sont transférés à la Commission médicale en vue d'avoir un avis complémentaire sur le plan médical.

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire

Année	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Séances	108	155	169	154	152	163	152
Personnes convoquées	324	466	575	598	533	483	610
Dont stagiaires	223	188	119	140	120	81	136
Retraits du permis de conduire	46	54	98	78	97	76	99
Dont stagiaires	15	10	19	14	11	7	14
Suspensions du droit de conduire	3	0	0	0	0	0	0
Refus de délivrance / renouvell.	10	24	33	18	27	14	22
Restrictions du droit de conduire	66	107	138	155	140	202	218
Restitutions intégrales du permis	4	10	7	10	17	34	23
Restitutions partielles du permis	25	26	25	58	81	54	71
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	129	114	71	86	71	42	45
6 mois	1	19	5	7	2	1	2
9 mois	5	8	3	4	0	1	0
12 mois	28	38	27	31	17	14	20
15 mois	20	12	2	5	0	0	2
18 mois	21	10	12	16	15	8	13
24 mois	42	27	22	23	37	18	8

Le service du contentieux administratif ne gère pas seulement les dossiers de la Commission spéciale mais il assure également la saisie sur ordinateur des interdictions de conduire judiciaires, prononcées par les Cours et Tribunaux. Par année civile à peu près 3.000 interdictions sont saisies par le service (2.972 en 1998, 2.868 en 1999). Pour 2000 ce sont 3.234 interdictions qui ont ainsi été prononcées et enregistrées au Service des permis de conduire. Les chiffres pour 2001 ne sont pas encore disponibles près des autorités judiciaires. En plus, dans les cas d'interdictions partielles le service doit saisir ces données et émettre des permis avec les restrictions prononcées.

1.2.1.8 *La Commission médicale*

La Commission médicale connaît depuis 1999 une évolution importante des dossiers à traiter.

Pour l'année 2001 plus de 1.100 personnes ont été convoquées lors de 246 séances et plus de 6.000 dossiers ont été avisés.

La croissance du nombre de dossiers traités par la Commission médicale est due aux quatre facteurs suivants:

1) L'augmentation de l'espérance de vie, qui connaît une courbe toujours 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, car le permis de conduire est considéré comme un droit acquis.

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. Deux chiffres permettent d'évaluer l'ordre de grandeur de la croissance: en 1996, 25 dossiers ont été traités par la Commission médicale, en 2001 ce nombre s'élevait à 735 unités.

3) Les handicapés physiques entendent de plus en plus garder leur permis de conduire ou obtenir un permis de conduire. Dans la majeure partie des cas, l'aménagement spécial du véhicule du titulaire en fonction de l'handicap s'avère nécessaire.

   Outre la Commission médicale, l'examinateur en chef du service, qui fait office d'expert de ladite commission ou les ergothérapeutes du Centre de Rééducation et de Réadaptation Fonctionnelles de Hamm, sont amenés à faire passer des épreuves pratiques aux personnes en question. Grâce à ses outils très performants, notamment un véhicule spécialement aménagé et multifonctionnel et grâce à ses connaissances spécifiques, la commission peut ainsi proposer l'aménagement adéquat du véhicule de ces personnes ou si besoin est, limiter ou faire retirer le permis de conduire, sur base des rapports qui lui sont soumis.

4) Un nombre toujours croissant de dossiers est transmis du contentieux administratif à la Commission médicale concernant des problèmes de drogue et d'alcool. Dans ce cas de figure précis l'avis médical est nécessaire en vue de détecter le degré d'intoxication des personnes concernées et d'en assurer un suivi très strict, lorsqu'il s'agit de délivrer ou de restituer un permis de conduire.

Enfin, 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, dispense qui est demandée de moins en moins souvent en raison des technologies offrant des ceintures adaptables à la constitution physique du conducteur/passager.

Le tableau suivant donne un aperçu chiffré des activités de la commission.

Moyennant la fixation de 40 séances supplémentaires et grâce à la nomination d'un nouveau médecin et au remplacement d'un congé de maternité/éducation, la commission a pu aviser un nombre supplémentaire de dossiers.

Pour ce qui est des demandeurs de cartes de stationnement pour personnes handicapées, les intéressés, titulaires d'un permis de conduire, sont examinés en vue de vérifier si leur handicap a une interférence avec leurs capacités de conduire et si ce handicap est d'ordre à justifier la délivrance d'une carte de stationnement.

Activités de la Commission médicale

Statistiques générales	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**
Nombre de séances	107	131	204	246
Nombre de personnes convoquées	519	699	955	1.153
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	2.204	1.935	1.860	2.456
Dossiers soumis à la Commission médicale				
Nombre total de dossiers	4.547	4.547	5.757	6.147
Dont première obtention d'un permis	121	197	239	259
Extension de catégorie du permis	48	44	102	78
Transcription d'un permis	38	25	31	31
Renouvellement d'un permis	1.888	1.991	2.743	2.778
Dispense du port de la ceinture de sécurité	25	26	29	23
Cas signalés (autorités judiciaires, Administratives, etc)	168	139	210	155
Cartes de stationnements pour personnes Handicapées	337	461	618	735
Réexamens périodiques	1.302	914	1.085	2.038
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	620	750	700	50
Dossiers avisés par la Commission médicale				
Notés pour réexamen périodique	1.470	1.329	1.276	3.020
Classés	1.622	2.139	2.582	2.765
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	166	164	202	160
Dont renonciation volontaire de la part du titulaire	101	108	78	76
Refus (d'une ou de plus. catégories) du permis	36	36	56	55
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	48	52	99	107
Restriction quant à l'usage du permis (p.ex. trajets particuliers, ...)	16	26	27	19
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménag. Particulier du véhicule	2	5	7	2

1.2.1.9 Les cartes de stationnement pour personnes handicapées

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 2001 réaffirmer 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. A ce niveau il convient de noter que de plus en plus de demandes absolument non justifiées sont introduites.

Dans le tableau ci-dessous l'on notera que le nombre de demandes au total et le nombre de nouvelles demandes est en progression par rapport à l'année précédente.

Les demandes en renouvellement sont en forte progression, tout comme le nombre de refus. Dans ce contexte il convient de souligner que sur les 327 refus, 217 concernent une demande en 1ière obtention, les intéressés ne remplissant pas les critères légaux et 110 concernent des refus en renouvellement, les intéressés ne tombant plus sous les conditions fixées par le règlement grand-ducal, en raison d'une amélioration de leur état de santé.

Cartes de stationnement pour personnes handicapées

	1998	**1999**	**2000**	**2001**
Nombre de demandes dont	1.134	1.224	1.293	1.469
Nouvelles demandes	733	757	736	776
En renouvellement	299	349	547	690
Duplicata	44	36	10	3
Refus	58	82	266	327
Convocations au contrôle médical	154	127	74	98
Total des cartes en circulation au 31 décembre :		**3.630**	**4.061**	**4.624**
Total des cartes " Institutions "			**16**	**25**

L'introduction d'une carte pour institutions dont l'usage est limité au territoire du Grand-Duché de Luxembourg va entraîner l'annulation progressive de centaines de cartes personnelles venant à expiration au cours des prochaines années. En effet avant l'introduction du règlement grand-ducal précité, chaque personne vivant en institution devait faire une demande en vue de l'obtention d'une carte de stationnement. En 2000, 16 institutions se sont vu attribuer une carte de stationnement; en 2001, 25 institutions l'ont obtenue.

Nombre de cartes/signes en cours de validité et en circulation au 31 décembre 2001 :

Cartes/signes à titre permanent :	4.087
Cartes/signes à durée limitée	537
3 mois :	0
6 mois :	49
8 mois :	3
12 mois :	79
18 mois :	6
2 ans :	92
3 ans :	21
5 ans :	287
Total des cartes/signes valides au 31.12.2001 :	**4.624**

1.2.1.10 Les certificats de formation pour les chauffeurs effectuant des transports de marchandises dangereuses par route (certificats ADR)

Au cours de l'année écoulée le service a établi 152 nouveaux certificats ADR et a procédé au renouvellement de 55 certificats venus à échéance après une durée de validité de 5 ans.

1.2.1.11 L'informatisation de l'examen théorique informatisé

L'examen théorique sous sa forme actuelle cédera sa place au cours de l'année 2002 à une version informatisée.

Le projet en question, qui repose sur le modèle suédois, devrait rendre l'examen plus attrayant tout en rendant son organisation plus rationnelle et plus efficace compte tenu des nombreuses fonctionnalités qu'offre le nouvel outil bureautique, dont notamment l'évaluation automatisée des questionnaires et la collecte de diverses données statistiques inhérentes aux examens.
Dans le cadre de la Foire Internationale de printemps à Luxembourg, le projet a été présenté au grand public. Les 1035 examens effectués ont démontré un intérêt manifeste des visiteurs pour le nouveau système qui en même temps a réussi un premier test dans des conditions d'opération réelles.

1.2.2 La formation des chauffeurs professionnels

En ligne avec le programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 mettant entre autres l'accent sur l'amélioration de l'éducation routière et sur l'intensification de la formation des conducteurs, une convention a été signée le 10 janvier 2001 entre, d'une part, la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) et, d'autre part, le Ministre de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports et le Ministre des Transports.

Aux termes de cette convention, la FLEAA s'est engagée à investir 0,2 % du chiffre d'affaires sur les prestations RGTR à la formation professionnelle continue de leurs chauffeurs.

Le programme de formation consiste dans une formation spécifique pour chauffeurs d'autobus et d'autocars. L'organisation en est assurée conjointement par la FLEEA, le Centre National de Formation Professionnelle Continue (CNFPC) à Esch/Alzette (partie théorique) et le Centre de Formation pour conducteurs à Colmar-Berg (partie pratique).

La participation active à cette formation donnera droit à un certificat de fréquentation établi par le CNFPC.

Cette initiative peut être considérée comme projet-pilote dans la perspective à court terme d'une future réglementation communautaire relative à l'instauration d'un régime de formation obligatoire, initiale et continue, applicable à tous les conducteurs professionnels de voyageurs et de marchandises par route.

1.2.3 La coopération du Centre de formation pour Conducteurs

- Les données administratives

Le Centre de Formation pour Conducteurs a fêté le 12 juin 2001 son cinquième anniversaire. Depuis son ouverture, il a accueilli 28.500 conducteurs et conductrices en formation complémentaire

obligatoire et 12.900 conducteurs, professionnels et autres, en stage de perfectionnement sur base volontaire.

En 2001, les stages de conduite se sont repartis comme suit:

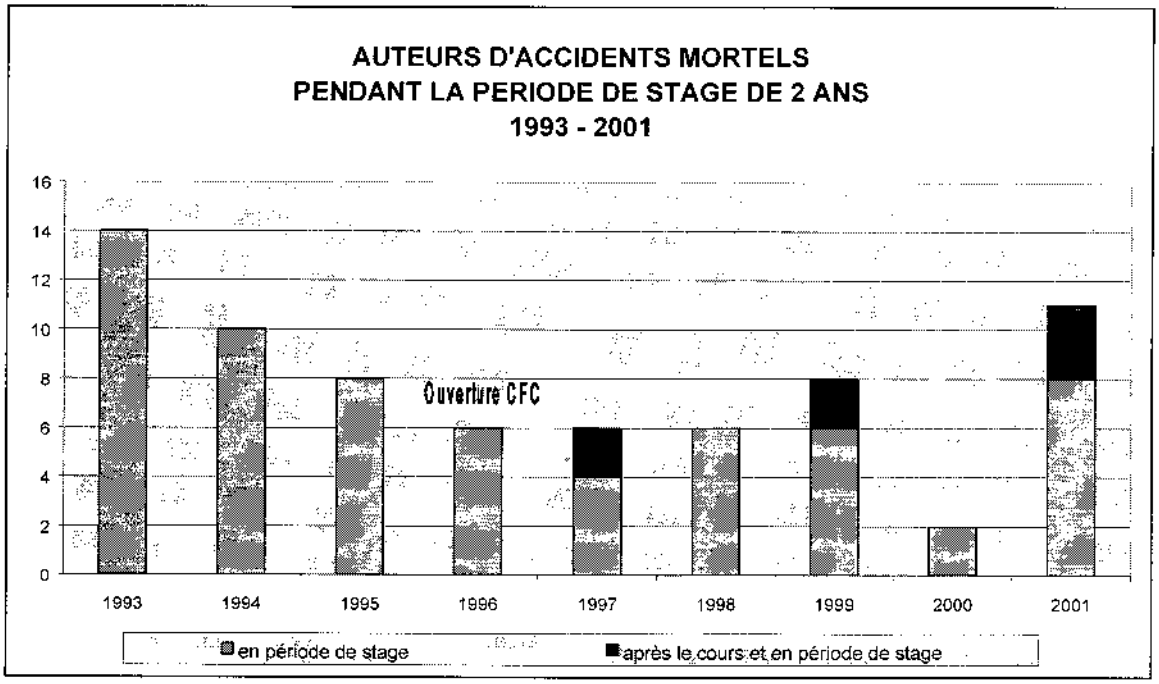
Catégorie A	582	+	7 %
Catégorie B	5.453	+	6 %
Gendarmerie, Police et Douane	103	-	36 %
Armée	69	-	14 %
Camions et Bus	154	+	9 %
Volontaires et sociétés, événements	2.459	-	3 %
Total :	8.820	+	3 %

- Etude scientifique

Le Centre de Formation pour Conducteurs participe à une étude sur la formation post-permis en Europe, commandée par la DGTREN de la Commission Européenne. Le comité scientifique sous la direction de la CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) se compose de l'Institut psychologique de l'Université de Turku en Finlande, de la BAST en Allemagne et du Centre de Formation pour Conducteurs. Le projet consiste à établir un inventaire de toutes les formations post-permis obligatoires et volontaires en Europe, d'analyser les résultats et de proposer des formations post-permis standardisées au niveau communautaire. L'étude et ses résultats seront présentés à la fin de l'année 2002.

- Analyse des accidents

Contrairement à l'année 2000, en 2001 11 conducteurs novices (2 en 2000) ont été impliqués dans des accidents mortels pendant la période de stage, dont 3 avaient participé au cours de conduite obligatoire.



Des 39 conducteurs en période de stage impliqués dans des accidents mortels depuis le début des cours en 1996, 7 conducteurs (18 %) avaient participé au cours, ce qui donne 0.025 % de tous les participants au cours. Les 32 (82 %) 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.

Ces chiffres justifient une reconsidération du système en place actuellement, notamment du délai se situant entre la date d'obtention du permis de conduire et la participation aux cours de formation obligatoires lequel pourrait être avancé.

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

1.3.1 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:

(situation au 31 décembre)	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**
voiture particulière	205.237	209.116	211.903	213.038
voiture commerciale	42.118	48.716	55.586	62.460
véhicule utilitaire	6.053	5.851	5.599	5.215
autobus / autocar	915	984	1.051	1.123
camionnette	13.468	14.457	15.391	16.550
camion	4.565	4.787	5.048	5.232
tracteur routier	2.763	3.319	4.228	4.522
véhicule spécial	1.879	1.952	1.993	2.043
tracteur agricole	13.628	13.916	14.149	12.276
machine agricole	1.203	1.280	1.337	1.416
autre véhicule automoteur	5.258	5.321	5.434	5.515
cyclomoteur	20.641	20.943	21.286	21.615
motocycle	9.947	10.819	11.488	11.961
tricycle	0	7	16	22
quadricycle	0	8	18	32
quadricycle léger	0	5	11	16
remorque (pour marchandises)	13.586	14.184	14.808	15.274
semi-remorque	2.499	2.677	3.046	3.342
autre remorque	3.957	3.981	3.949	3.468
TOTAL	**347.747**	**362.318**	**376.341**	**385.120**

Depuis des années, le Luxembourg connaît une croissance continue de son parc national des véhicules routiers qui a évolué comme suit:

1998	3,8 %
1999	4,2 %
2000	3,9 %
2001	2,3 %

Alors qu'on croyait depuis quelques années déjà avoir atteint une certaine saturation, le parc automobile national a encore une fois progressé en 2001 en affichant au 31 décembre 2001 une croissance de 2,3% par rapport au 31 décembre 2000. 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 soit vers la fin de l'année 2002, soit dès l'année 2003. A ce rythme, le parc aura de la façon doublé endéans moins de 25 ans !

1.3.2 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 2001 à 107.513 opérations, contre 106.721 opérations en 2001, 103.585 opérations en 1999 et 95.840 opérations en 1998.

A l'image de ce qui est constaté pour le contrôle technique, la légère progression de 0,7 % résulte essentiellement de la hausse du nombre de véhicules nouvellement immatriculés (+ 2,8 %).

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

a) quant à la répartition suivant le site:

	1999		2000		2001	
Centre (Sandweiler)	62.672	60,6 %	66.314	62,1 %	67.845	63,1 %
Sud (Esch)	31.760	30,6 %	31.344	29,4 %	30.543	28,4 %
Nord (Wilwerwiltz)	9.153	8,8 %	9.063	8,5 %	9.125	8,5 %
Total	103.585		106.721		107.513	

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

	1999		2000		2001	
Nouvelles immatriculations	48.793	47,1 %	50.583	47,4 %	51.936	48,3 %
Changement de propriétaire	43.594	42,1 %	44.793	42,0 %	44.246	41,2 %
Importations (véh. d'occasion)	11.198	10,8 %	11.345	10,6 %	11.331	10,5 %
Total	103.585		106.721		107.513	

Nonobstant la hausse de 1,0 % du nombre des opérations d'immatriculation de base en 2001, il est réconfortant de constater que la qualité du service n'a pour autant guère souffert de cette hausse de la charge globale de travail.

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. Sur base des conclusions et des recommandations de cette étude, il a été procédé au courant des années 2000 et 2001 au renouvellement des progiciels et des logiciels du système LUVIS. La migration vers le nouveau système, basé sur une nouvelle technologie, a eu lieu les 28 et 29 avril 2001.

Les prédits travaux de renouvellement ont 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 le courant de l'an 2002 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 en ce qui concerne les multiples avantages de l'INTERNET. Prévisiblement, le site INTERNET commun de la SNCT et de la SNCH sera opérationnel dès le début du mois de mars 2002.

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

Etat comparatif

2001 - 2000 – 1999

Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg

	CATEGORIE	Total en circulation 31/12/01	VEHICULES NEUFS – ventes au Luxembourg 2001	2000	1999	VEHICULES NEUFS – importations 2001	2000	1999	VEHICULES D'OCCASION – ventes au Luxembourg 2001	2000	1999	VEHICULES D'OCCASION – importations 2001	2000	1999
05	Voiture particulière	213 038	25 740	26 114	26 007	3 259	2 842	2 911	30 546	31 766	31 324	6 913	7 129	7 236
06	Voiture commerciale	62 460	12 317	11 673	10 392	1 517	1 267	1 166	6 752	6 148	5 522	1 787	1 739	1 663
07	Véhicule utilitaire	5 215	276	362	444	55	46	69	625	677	708	114	139	132
	Sous-Total	**280 713**	**38 333**	**38 149**	**36 843**	**4 831**	**4 155**	**4 146**	**37 923**	**38 591**	**37 554**	**8 814**	**9 007**	**9 031**
09	Autobus - Autocar	1 123	59	59	69	92	63	49	46	40	24	23	28	23
11	Camionnette	16 550	3 074	2 348	2 273	215	155	200	1 729	1 639	1 500	554	370	411
12	Camion	5 232	342	320	304	163	164	167	300	338	365	242	265	226
21	Tracteur routier	4 522	326	513	310	348	398	317	275	148	148	612	592	549
29	Véhicule spécial	2 043	173	152	123	62	62	54	153	146	126	105	99	91
31	Tracteur agricole	12 276	161	218	229	19	13	16	505	529	540	134	130	110
32	Machine agricole	1 416	88	68	98	7	5	4	31	36	31	9	9	8
39	Autre véhicule automoteur	5 515	176	164	173	58	58	61	145	159	120	63	63	65
	Sous-Total	**48 677**	**4 399**	**3 842**	**3 579**	**964**	**918**	**868**	**3 186**	**3 035**	**2 854**	**1 742**	**1 556**	**1 483**
	Sous-Total (indicateur "D" du STATEC)	***329 390***	***42 732***	***41 991***	***40 422***	***5 795***	***5 073***	***5 014***	***41 109***	***41 626***	***40 408***	***10 556***	***10 563***	***10 514***
01	Cyclomoteur	21 615	388	416	364	49	38	46	531	534	538	32	49	44
02	Motocycle	11 961	913	1 018	969	226	242	286	1 643	1 631	1 608	360	322	279
51	Tricycle	22	3	1	1	2	1	4	4	3	1	2	8	1
52	Quadricycle	32	12	10	3	3	1	4	4	4	0	1	1	0
53	Quadricycle léger	16	3	4	0	0	1	4	2	0	0	3	1	1
	Sous-Total	**33 646**	**1 319**	**1 449**	**1 337**	**280**	**283**	**344**	**2 184**	**2 172**	**2 147**	**398**	**381**	**325**
41	Remorque (marchandises)	15 274	775	701	673	403	419	420	675	663	732	131	174	136
42	Semi-remorque	3 342	45	60	29	372	390	324	138	139	144	166	153	140
59	Autre remorque	3 468	121	128	127	94	89	103	140	193	163	80	74	83
	Sous-Total	**22 084**	**941**	**889**	**829**	**869**	**898**	**847**	**953**	**995**	**1 039**	**377**	**401**	**359**
	TOTAL	**385 120**	**44 992**	**44 329**	**42 588**	**6 944**	**6 254**	**6 205**	**44 246**	**44 793**	**43 594**	**11 331**	**11 345**	**11 198**

Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg
Tableau de comparaison 2001/2000, 2000/1999 et 1999/1998

	CATEGORIE	VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
		ventes au Luxembourg			*importations*			*ventes au Luxembourg*			*importations*		
		2001 / 2000	2000 / 1999	1999 / 1998	2001 / 2000	2000 / 1999	1999 / 1998	2001 / 2000	2000 / 1999	1999 / 1998	2001 / 2000	2000 / 1999	1999 / 1998
05	Voiture particulière	-1,43%	0,41%	12,52%	14,67%	-2,37%	6,22%	-3,84%	1,41%	2,00%	-3,03%	-1,48%	2,46%
06	Voiture commerciale	5,52%	12,33%	15,58%	19,73%	8,66%	2,91%	9,82%	11,34%	12,97%	2,76%	4,57%	3,04%
07	Véhicule utilitaire	-23,76%	-18,47%	19,03%	19,57%	-33,33%	32,69%	-7,68%	-4,38%	-4,07%	-17,99%	5,30%	-11,41%
	Sous-Total	**0,48%**	**3,54%**	**13,44%**	**16,27%**	**0,22%**	**6,99%**	**-1,73%**	**2,76%**	**3,35%**	**-2,14%**	**-0,27%**	**2,33%**
09	Autobus - Autocar	0,00%	-14,49%	30,19%	46,03%	28,57%	-9,26%	20,00%	66,67%	-29,41%	-17,86%	21,74%	64,29%
11	Camionnette	30,92%	3,30%	27,13%	38,71%	-22,50%	-27,54%	5,49%	9,27%	11,11%	49,73%	-9,98%	4,85%
12	Camion	6,88%	5,26%	28,27%	-0,61%	-1,80%	79,57%	-11,24%	-7,40%	27,62%	-8,68%	17,26%	-14,07%
21	Tracteur routier	-36,45%	65,48%	16,10%	-12,56%	25,55%	1,93%	85,81%	0,00%	8,03%	3,38%	7,83%	32,61%
29	Véhicule spécial	13,82%	23,58%	39,77%	0,00%	14,81%	22,73%	4,79%	15,87%	-9,35%	6,06%	8,79%	8,33%
31	Tracteur agricole	-26,15%	-4,80%	-9,13%	46,15%	-18,75%	-11,11%	-4,54%	-2,04%	12,03%	3,08%	18,18%	-1,79%
32	Machine agricole	29,41%	-30,61%	32,43%	40,00%	25,00%	100,00%	-13,69%	16,13%	6,90%	0,00%	12,50%	-38,46%
39	Autre véhicule automoteur	7,32%	-5,20%	34,11%	0,00%	-4,92%	52,50%	-8,81%	32,50%	6,19%	0,00%	-3,08%	0,00%
	Sous-Total	**14,50%**	**7,35%**	**23,93%**	**5,01%**	**5,76%**	**3,58%**	**4,98%**	**6,34%**	**11,05%**	**11,95%**	**4,92%**	**9,29%**
	Sous-Total (indicateur "D" du STATEC)	***1,76%***	***3,88%***	***14,30%***	***14,23%***	***1,18%***	***6,39%***	***-1,24%***	***3,01%***	***3,86%***	***-0,07%***	***0,47%***	***3,26%***
01	Cyclomoteur	-6,73%	14,29%	23,81%	28,95%	-17,39%	4,55%	-0,56%	-0,74%	0,75%	-34,69%	11,36%	-4,35%
02	Motocycle	-10,31%	5,06%	7,91%	-6,61%	-15,38%	43,72%	0,74%	1,43%	1,45%	11,80%	15,41%	2,57%
51	Tricycle	200,00%	0,00%	0,00%	100,00%	-75,00%	0,00%	33,33%	200,00%	0,00%	-75,00%	700,00%	0,00%
52	Quadricycle	20,00%	233,33%	0,00%	200,00%	-75,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
53	Quadricycle léger	-25,00%	0,00%	0,00%	-100,00%	-75,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	200,00%	0,00%	0,00%
	Sous-Total	**-8,97%**	**8,38%**	**12,16%**	**-1,06%**	**-17,73%**	**41,56%**	**0,55%**	**1,16%**	**1,32%**	**4,46%**	**17,23%**	**2,20%**
41	Remorque (marchandises)	10,56%	4,16%	4,83%	-3,82%	-0,24%	28,83%	1,81%	-9,43%	18,83%	-24,71%	27,94%	-33,33%
42	Semi-remorque	-25,00%	106,90%	-42,00%	-4,62%	20,37%	10,20%	-0,72%	-3,47%	37,14%	8,50%	9,29%	22,81%
59	Autre remorque	-5,47%	0,79%	23,30%	5,62%	-13,59%	-1,90%	-27,46%	18,40%	-1,21%	8,11%	-10,84%	9,21%
	Sous-Total	**5,85%**	**7,24%**	**4,28%**	**-3,23%**	**6,02%**	**16,83%**	**-4,22%**	**-4,23%**	**17,27%**	**-5,99%**	**11,70%**	**-8,88%**
	TOTAL	**1,50%**	**4,09%**	**14,01%**	**11,03%**	**0,79%**	**9,22%**	**-1,22%**	**2,75%**	**4,01%**	**-0,12%**	**1,31%**	**2,79%**

1.3.3 Le contrôle technique

Le nombre total des contrôles techniques "toutes catégories" s'élevait en 2001 à 341.687 contrôles, dont 39.948 contrôles complémentaires, contre 338.841 contrôles en 2000, dont 38.733 contrôles complémentaires ainsi que 329.199 contrôles en 1999, dont 41.576 contrôles complémentaires.

La légère progression en 2001 de 0,54% du nombre des contrôles primaires (contre une progression de 4,34 % en 2000), s'explique en ordre principal par la hausse toujours considérable, bien que nettement réduite par rapport aux années 1998, 1999 et 2000, du nombre de véhicules nouvellement immatriculés (+ 2,8 %).

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

a) quant à la répartition suivant le site:

	1999		2000		2001	
Centre (Sandweiler)	180.551	54,8 %	182.779	53,9 %	185.031	54,2 %
Sud (Esch)	110.047	33,5 %	109.789	32,4 %	109.375	32,0 %
Nord (Wilwerwiltz)	33.085	10,0 %	32.892	9,7 %	32.011	9,4 %
Contrôle à domicile (véh. légers)	0	0 %	7.405	2,2 %	7.648	2,2 %
Contrôle à domicile (véh. lourds)	5.516	1,7 %	5.976	1,8 %	7.622	2,2 %
Total	329.199		338.841		341.687	

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

	1999		2000		2001	
Nouvelles immatriculations	48.755	14,9 %	51.451	15,2 %	52.584	15,4 %
Changement de propriétaire	49.500	15,0 %	51.075	15,1 %	50.229	14,7 %
Importations (véh. d'occasion)	13.716	4,2 %	14.109	4,2 %	13.922	4,1 %
Contrôles périodiques	217.228	65,9 %	222.206	65,5 %	224.952	65,8 %
Total	329.199		338.841		341.687	

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

	1999	2000	2001
Nouvelles immatriculations	3,8 %	3,6 %	3,0 %
Changement de propriétaire	17,7 %	18,2 %	18,0 %
Importations (véh. d'occasion)	25,0 %	27,6 %	24,7 %
Contrôles périodiques	15,8 %	13,3 %	14,2 %
Total	14,5 %	12,9 %	13,2 %

Après avoir connu une évolution négative au cours des trois dernières années (régression progressive de 15,9 % à 12,9 %), le taux de rejet a légèrement augmenté en 2001, comme suite tout particulièrement à la hausse de 0,9 % du taux de rejet pour les contrôles périodiques, alors que le taux de rejet a par ailleurs légèrement diminué en 2001 pour les autres types de contrôles. La raison de la prédite hausse globale paraît être une conséquence logique du ralentissement constaté en 2001 quant au renouvellement du parc national des véhicules routiers.

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

Élément	**Véh. légers**	**Véh. lourds**
Système de freinage	28 %	34 %
Éclairage / Signalisation	9 %	13 %
Direction / Suspension	11 %	12 %
Pneumatiques / Jantes	26 %	20 %
Châssis / Carrosserie	9 %	5 %
Moteur (émissions, bruit)	14 %	5 %
Tachygraphe	./..	6 %
Autres	3 %	5 %

Il apparaît que la distribution des défectuosités graves 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:

	1999		**2000**		**2001**	
	Véhicules légers	lourds	Véhicules légers	lourds	Véhicules légers	lourds
Centre (Sandweiler)	37,5	12,9	34,9	13,1	33,7	13,2
Sud (Esch)	34,2	14,5	35,5	13,1	35,6	14,4
Nord (Wilwerwiltz)	41,7	6,9	39,1	7,5	41,0	8,5
Contrôle à domicile	-----	8,9	-----	9,1	-----	9,1
TOTAL	36,8	11,8	36,1	11,7	35,6	12,1

Alors qu'une situation idéale consisterait en des taux de fréquentation plus ou moins identiques aux 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 en ce moment plus 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.

Le contrôle technique à domicile a été étendu, à partir du 1er janvier 2000, également aux véhicules légers (voitures à personnes, voitures commerciales, véhicules utilitaires, camionnettes) pour ce qui est des inspections avant leur première immatriculation ou en relation avec la transcription au nom d'un autre propriétaire. Il en a résulté une réduction, notamment à la station "Centre", de la congestion par rapport aux années antérieures. Toutefois, le changement est allé de pair avec une chute concomitante du taux de productivité.

L'ouverture continue de la station "Centre" pendant 10 heures d'affilé par jour depuis le 1er juillet 2000 a réduit d'une façon déterminante les délais d'attente à ladite station. On peut dès lors s'attendre à un effet tout autant bénéfique à la station "Sud" du moment de l'introduction à cette station, prévisiblement à partir du 1er avril 2002, d'un horaire de travail continu à l'image de celui mis en oeuvre à la station "Centre".

1.3.4 Divers

Tout en respectant sa politique traditionnelle, les responsables de la SNCT ont maintenu également en 2001 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.

Si les procédures ont été et seront adaptées, ceci vaut également pour les infrastructures. L'agrandissement de la station de Wilwerwiltz par l'extension à deux pistes de l'infrastructure de contrôle et des aires de stationnement a été poursuivi en 2001. Au 31 décembre 2001, la réception des gros œuvres finis, des locaux sociaux et de la ligne de contrôle N°1 rénovée avait été effectuée. La mise en service des deux lignes de contrôle et l'inauguration officielle du site de contrôle agrandi aura lieu fin avril 2002. Cet investissement assurera un meilleur accueil à la clientèle, une augmentation de la capacité de la station et une amélioration des conditions de travail.

Les Conseils d'Administration de la Société Nationale de Contrôle Technique et de la Société Nationale de Certification et d'Homologation se sont déclarés d'accord avec l'acquisition de l'Etat et avec l'agrandissement de la station de contrôle technique de Sandweiler en vue de regrouper sur un site les activités de la SNCT, de la SNCH et du Service des permis de conduire (volet administratif). Le projet d'agrandissement sera réalisé en cinq phases qui s'étaleront jusqu'en 2005 et qui peuvent être résumées comme suit:

phase 1: création d'un nouvel accès pour camions;
phase 2: création d'un nouvel accès pour voitures avec construction d'une guérite;
phase 3: agrandissement du hall "Agréation" et création d'une piste de Sortie pour camions;
phase 4: construction des immeubles de bureaux;
phase 5: aménagement extérieurs, parkings et aire d'entraînement.

***** IMMATRICULATION / CONTRÔLE TECHNIQUE ***** 2001

CATÉGORIE de véhicule		Premières immatriculations			Occasions nationales			Occasions importées			Contrôles périodiques			TOTAL	
		présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés	% rej.	présentés	rejetés
01	Cycle à moteur auxiliaire	437	-----	----	531	-----	----	32	-----	----	------	-----	----	1.000	----
02	Motocycle	1.163	46	4,0	1.635	110	6,7	354	57	16,1	6.387	254	4,0	9.539	467
51	Tricycle / Quadricycle	17	4	23,5	7	1	14,3	2	1	50,0	8	0	0,0	34	6
05	Voiture particulière	28.944	569	2,0	30.139	5.799	19,2	6.936	1.783	25,7	111.179	15.886	14,3	177.198	24.037
06	Voiture commerciale	13.852	376	2,7	6.734	813	12,1	1.833	307	16,7	23.347	2.874	12,3	45.766	4.370
07	Véhicule utilitaire	330	9	2,7	616	150	24,4	118	46	39,0	4.367	758	17.4	5.431	963
09	Autobus - Autocar	147	26	17,7	51	12	23,5	24	13	54,2	2.051	295	14,4	2.273	346
11	Camionnette	3.315	146	4,4	1.694	425	25,1	561	159	28,3	12.228	2.368	19,4	17.798	3.098
12	Camion	527	81	15,4	304	128	42,1	252	133	52,8	9.089	2.082	22,9	10.172	2.424
21	Tracteur routier (Tr. semi-remorque)	714	71	9,9	280	33	11,8	629	115	18,3	7.582	1.219	16,1	9.205	1.438
29	Véhicule spécial	244	15	6,1	152	31	20,4	64	29	45,3	1.542	175	11,3	2.002	250
31	Tracteur agricole	180	-----	----	505	-----	----	134	-----	----	------	-----	----	819	----
32	Machine agricole	95	-----	----	31	-----	----	9	-----	----	------	-----	----	135	----
39	Autre véhicule automoteur	15	1	6,7	29	5	17,2	15	5	33,3	255	41	16,1	314	52
		219	-----	----	116	-----	----	48	-----	----	------	-----	----	383	----
41	Remorque [mma ≤ 750 kg]	708	51	7,2	346	37	10,7	27	4	14,8	6.874	291	4,2	7.955	383
	Remorque [750 < mma≤ 3.500 kg]	375	39	10,4	195	39	20,0	55	19	34,5	2.609	293	11,2	3.234	390
	Remorque [mma > 3.500 kg]	116	13	11,2	134	25	18,7	59	23	39,0	2.281	458	20,1	2.590	519
42	Semi-remorque	444	49	11,0	141	38	27,0	177	48	27,1	5.814	921	15,8	6.576	1.056
59	Autre remorque et semi-remorque	144	33	22,9	110	16	14,5	55	19	34,5	1.343	81	6,0	1.652	149
		71	-----	----	30	-----	----	25	-----	----	------	-----	----	126	----
Dossiers "Immatriculations" 2001 (IVL)		51.936			44.246			11.331						107.513	
CONTRÔLES TECHNIQUES 2001		**51.055**	**1.529**	**3,0**	**42.567**	**7.662**	**18,0**	**11.161**	**2.761**	**24,7**	**196.956**	**27.996**	**14,2**	**301.739**	**39.948**
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
Variation absolue 2000-2001		1.377	-244		-654	-192		105	-292		803	1.943		1.631	1.215
Variation relative 2000-2001		2,8%			-1,5%			1,0%			0,4%			0,5%	

1.3.5 Les homologations automobiles et la certification

Avec un total de 4.415 certificats d'homologations délivrés, l'année 2001 fut marquée par une baisse de l'ordre de 10% par rapport au nombre total des réceptions établies au cours de l'exercice 2000 (4.893 certificats), le nombre de certificats délivrés en 1999 ayant été de 4.401.

51,3% des certificats établis se rapportaient à des homologations initiales, 40,8% à des extensions et 7,9% 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 pour atteindre 278 en 2001.

Parmi ces constructeurs figurent toutes les marques renommées de la construction automobile mondiale. 60% des titres furent délivrés à des constructeurs européens, 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 automobiles, les efforts sur le plan international en vue d'une harmonisation des exigences techniques uniformes pour les véhicules à roues et non en dernier lieu l'adhésion de la Communauté Européenne à l'Accord '58 révisé et à l'Accord '98 continuent à être à l'origine d'une stagnation du marché d'homologation, ressentie par la SNCH durant l'exercice 2001.

Depuis le 1er janvier 2001 la SNCH a complété sa gamme de services par les activités reprises de l'asbl SEE-Certification. Ce "nouveau" département à émis 222 certificats de conformités et géré 106 audits d'entreprises. Le laboratoire a réalisé 159 essais, dont 22 dans le domaine de la sécurité, 13 en matière de la compatibilité magnétique et 129 étalonnages. Une expansion des activités dans ce secteur sera visée au cours de l'année 2002.

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

1.4.1. Le projet du permis à points

Demandée par la Chambre des Députés depuis 1989 et annoncée dans les déclarations gouvernementales de 1994 et 1999, la législation du permis à points a été concrétisée par une initiative prise au début 2000 par le Ministre des Transports vis-à-vis des départements ministériels et des administrations publiques, des milieux socio-professionnels ainsi que des entités oeuvrant en matière de sécurité. Par le biais d'un questionnaire largement diffusé, les instances et groupements contactés ont été invités à faire connaître les accents qu'ils souhaitaient voir retenus dans la cadre de la législation à mettre en place.

1.4.1.1 La version amendée du projet de loi initial

Le projet qui prévoit de compléter la loi de base modifiée sur la circulation routière du 14 février 1955 a été déposé le 12 octobre 2000 à la Chambre des Députés. Parallèlement le Conseil d'Etat et les chambres professionnelles ont été consultés.

Le projet de loi gouvernemental initial était calqué sur le modèle légal applicable en France, tant à cause de la parenté des systèmes juridiques français et luxembourgeois qu'au motif que

parmi les concepts de permis à points en vigueur en Europe occidentale, la loi française est la plus récente et par conséquent la plus moderne, mettant à profit les expériences antérieures, faites ailleurs.

Le projet en question prévoyait en outre de considérer comme délits les graves excès de vitesse (= dépassement de la limite autorisée de 20 km/h + 20%), tout en réglant parallèlement l'homologation des cinémomètres utilisés par la police grand-ducale en vue du dépistage des excès de vitesse.

Sur base de l'avis du Conseil d'Etat du 15 mai 2001 et des prises de position des chambres professionnelles, la mouture initiale du projet a été par la suite revue et le Ministre des Transports a, de l'accord du Gouvernement, proposé une version amendée à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre des Députés qui en a entamé l'examen le 21 novembre 2001.

Les amendements qu'il est proposé d'apporter au projet de loi ne touchent pas à l'essence même du permis à points.

A l'instar du modèle français, il s'agira d'un instrument relevant du droit administratif fondé sur un retrait pondéré de points en fonction de l'infraction commise qui conduit à la suspension du droit de conduire en cas d'épuisement intégral du capital initial mis à la disposition de chaque titulaire de permis de conduire.

Les modifications essentielles qui sont prévues se présentent comme suit:

a) Il est tenu compte des oppositions formelles ainsi que de la plupart des autres modifications rédactionnelles proposées par le Conseil d'Etat.

b) L'information du délinquant / contrevenant relative au nombre de points à retirer en relation avec l'infraction constatée, se fera par voie écrite dès que la condamnation judiciaire sera devenue irrévocable ou que le ministre des Transports aura été informé d'un avertissement taxé pour une infraction comportant un retrait de points. En plus, avant d'appliquer l'avertissement taxé, l'agent sera tenu d'avertir le contrevenant du nombre de points retirés qu'implique le paiement de la taxe, le contrevenant devant attester par sa signature avoir eu cette information.

c) Alors que différentes infractions donnant lieu à un retrait de points engagent la responsabilité et du conducteur et du propriétaire du véhicule, il est prévu d'adapter la rédaction des dispositions concernées en limitant la responsabilité du propriétaire du véhicule aux hypothèses où il aura toléré (incitation pour commettre l'infraction, omission d'empêcher celle-ci en n'intervenant pas, quoique informé) les faits constitutifs de l'infraction.

d) Le délit de grande vitesse ne sera donné qu'en cas de récidive intervenant endéans l'année qui suit une condamnation ou un avertissement taxé antérieur du chef d'excès de vitesse considéré comme contravention grave. Ce délit de grande vitesse est établi lorsqu'en cas de récidive la vitesse constatée dépasse de 50 % la vitesse maximale autorisée, l'excès devant en tout état de cause être supérieur à 20 km/h à la vitesse autorisée.

e) La vitesse admise sur autoroute sera portée de 120 à 130 km/h (pour les voitures particulières et les motocycles), tout en réduisant le plafond autorisé à 110 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations (75 km/h au lieu de 90 km/h pour les poids lourds, les autocars, les ensembles de véhicules et les machines automotrices).

Ces règles s'appliqueront sans préjudice d'autres limitations spécifiques plus restrictives (p.ex. dans le cadre du CITA).

f) Le Gouvernement s'est rallié aux conclusions de la Commission de circulation de l'Etat du 28 septembre 2001 relatives aux lignes directrices à appliquer pour fixer les vitesses maximales autorisées et a recommandé une concertation avec les Ponts et Chaussées, la Police grand-ducale et le Syvicol pour assurer une transposition rapide des recommandations destinées à mieux harmoniser les limitations réglementaires de la vitesse et à adapter les contrôles.

g) Les montants des amendes pénales et des avertissements taxés prévus par la nouvelle législation en projet sont exprimés en euros.

Par contre le Gouvernement a tenu au maintien de deux autres principes déjà inscrits dans le projet de loi de loi initial.

- pas d'exceptions pour les chauffeurs professionnels

L'égalité des citoyens devant la loi commande d'éviter tout traitement privilégié en matière de permis à points.

Le relevé des infractions qui donnent lieu à un retrait de points, ne comporte pas d'infractions spécifiques à la législation des transports qui aurait pour effet de pénaliser indûment les professionnels de la route par rapport aux autres usagers de la route. D'un autre côté, ceux-ci ne bénéficieront d'aucun privilège en matière d'application du permis à points. Le nombre de points perdus en cas d'excès de vitesse sera le même pour le chauffeur de camion et pour l'automobiliste privé.

- égalité de traitement pour les résidants et les non-résidants

Avec l'objectif d'éviter un traitement discriminatoire reposant sur le critère de l'appartenance nationale du titulaire du permis de conduire ou de son lieu de résidence, il est prévu d'appliquer le système à points à l'intégralité des usagers de la route motorisés qui prennent part à la circulation sur les voies publiques luxembourgeoises. L'intégration au système des titulaires qui ne disposent pas d'un permis de conduire luxembourgeois (notamment lorsqu'ils n'habitent pas au Luxembourg) est possible grâce à l'attribution aux personnes concernées d'un permis virtuel doté du capital de 12 points qui se trouve réduit du nombre de points rattachés à l'infraction commise au moment où elles enfreignent pour la première fois les règles du Code de la Route sur une route luxembourgeoise.

De la façon, le numéro minéralogique (luxembourgeois ou étranger) du véhicule conduit n'aura pas d'incidence sur les conséquences de la non-observation p.ex. d'un feu-stop. Le conducteur sera sanctionné dans les deux cas par la même amende ou le même avertissement taxé et se verra retirer dans les deux cas le même nombre de points.

Même si cette extension du champ d'application du permis à points comportera une infrastructure administrative et informatique plus complexe, l'approche retenue s'impose pour des raisons pédagogiques (même traitement pour tous) aussi bien que dans un but d'efficacité du système (en présence surtout de la forte proposition de frontaliers présents sur les routes luxembourgeoises).

Les propositions du Gouvernement destinées à tenir compte des observations du Conseil d'Etat ainsi que des desiderata formulées par les milieux socio-économiques ont été fait siennes par la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports qui a adressé une série d'amendements dans ce sens au Conseil d'Etat. L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 29 janvier 2002. Il appartiendra maintenant à la Chambre des Députés de décider du sort du projet de loi.

1.4.1.2. Le fonctionnement du permis à points

1.4.1.2.1. Le mécanisme de retrait de points

Tout permis de conduire sera affecté d'un capital de douze points. La réduction d'un certain nombre de points s'applique automatiquement en fonction du type d'infraction commise. Le barème pondéré de la déduction des points est établi en fonction du degré de gravité des infractions sélectionnées dans le cadre du concept.

Les infractions au Code de la Route retenues pour donner lieu à réduction de points comportent 8 délits, 9 contraventions graves et 2 contraventions contre les règles de protection des occupants des voitures et des deux roues motorisées. Il s'agit donc en tout et pour tout de 19 infractions contre 33 infractions retenues dans le système français et quelque 70 infractions prévues par le Code de la Route allemand.

En vue d'éviter tout aléa dans la poursuite des infractions dans l'application des avertissements taxés, le catalogue réglementaire comporte une énumération très détaillée des infractions précitées, distinguant selon les différentes situations dans lesquelles elles peuvent intervenir (excès de vitesse comme contravention simple ou comme contravention grave, constaté en agglomération, en rase campagne, sur autoroute,...; feux rouge à une intersection, feux rouge à un passage à niveau, barre horizontale pour les couloirs d'autobus,...). Cette énumération méticuleuse amplifie évidemment le nombre des positions, sans pour autant élargir le rayon des infractions donnant lieu à un retrait de points.

Relevé des infractions routières donnant lieu à un retrait de points

- les délits routiers qui sont au nombre de 8
  - homicide involontaire..... 6 points
  - coups et blessures involontaires..... 4 points
  - conduite sans permis de conduire valable ou fait par le propriétaire / détenteur du véhicule de tolérer une telle infraction..... 4 points
  - défaut d'assurance (engageant le conducteur ainsi que le propriétaire / détenteur du véhicule lorsque celui-ci a toléré la mise en circulation)..... 4 points
  - délit de fuite..... 4 points
  - surcharge du véhicule / ensemble de véhicules supérieure à 10% de la masse maximale autorisée (engageant le conducteur et le propriétaire / détenteur du véhicule lorsque celui-ci a toléré une telle surcharge)..... 4 points
  - délit de grande vitesse..... 4 points
  - ivresse au volant (alcoolémie > 1,2‰) ou récidive endéans 1 an en matière d'influence d'alcool (alcoolémie > 0,8‰) (engageant aussi le propriétaire / détenteur d'un véhicule qui tolère la mise en circulation par un conducteur alcoolisé)..... 4 points

- les contraventions graves qui sont au nombre de 9
  - excès de vitesse de plus de 15 km/h en agglomération, de plus de 20 km/h en rase campagne et de plus de 25 km/h sur autoroute..... 2 points
  - influence d'alcool (alcoolémie > 0,8‰)..... 2 points
  - pneumatiques défectueux (engageant également le propriétaire / détenteur du véhicule) 2 points
  - non respect d'un feu rouge, d'un signal stop, d'un triangle renversé ou d'une autre règle de priorité..... 2 points
  - refus de priorité vis-à-vis d'un piéton..... 2 points
  - dépassement interdit (y compris la tentative d'effectuer une telle manœuvre)..... 2 points
  - infractions aux règles particulières sur autoroute..... 2 points
  - mise en circulation d'un véhicule non valablement immatriculé ou sans certificat de contrôle technique valable..... 2 points
  - refus de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale..... 2 points

- les contraventions affectant la sécurité des occupants de voitures / deux-roues motorisées qui sont au nombre de 2
  - défaut de porter la ceinture de sécurité ou transport d'un mineur non convenablement protégé (ceinture de sécurité ou siège pour enfant selon le cas)..... 1 point
  - défaut de porter le casque de protection ou transport d'un mineur ne portant pas de casque 1 point

Le système retenu accorde un droit à l'erreur sporadique à chaque titulaire d'un permis car le système de points vise essentiellement le comportement à long terme et ne pénalise par conséquent que les multirécidivistes.

Une caractéristique essentielle du système luxembourgeois est sa relative longanimité. Il faut qu'un conducteur commette plusieurs infractions qui comportent un degré de dangerosité élevé avant qu'une suspension de son droit de conduire n'intervienne. Un léger dépassement de la limite réglementaire de la vitesse par exemple, ne fait pas perdre de points (jusqu'à 15 km/h en agglomération, 20 km/h en rase campagne ou 25 km /h sur les autoroutes).

1.4.1.2.2. Les effets de la suspension du droit de conduire

En cas de perte intégrale du capital de 12 points, le permis est de plein droit suspendu.

Contrairement au contexte de l'interdiction de conduire judiciaire ou du retrait administratif du permis, la suspension prévue ne permet pas de modulation des effets de la mesure, p.ex. pour tenir compte du besoin professionnel.

Cette approche qui est d'ailleurs aussi en vigueur en France ou en Allemagne, est justifiée par le fait que la mesure ne frappe que ceux qui ont commis une pluralité d'infractions à des occasions différentes, et permet donc à tout un chacun d'adapter son comportement au capital de points qui lui restent après une ou plusieurs infractions. Chacun se trouve ainsi responsabilisé pour gérer son propre capital de points.

La suspension produit ses effets pendant une durée de 12 mois. Si le titulaire d'un permis perd l'intégralité des 12 points pour la deuxième fois dans un délai de 3 ans, la durée de la suspension est doublée et passe à 24 mois.

Au cours de la suspension l'intéressé est tenu de se soumettre à une formation complémentaire dont le but est de renforcer la prise de conscience des participants pour les dangers de la circulation et le sens des responsabilités requis de la part des conducteurs.

1.4.1.2.3. Les voies pour récupérer les points

La reconstitution partielle ou intégrale du capital de 12 points a lieu dans les hypothèses suivantes:

- au terme d'une suspension du droit de conduire

  Le conducteur qui a fait l'objet d'une suspension du droit de conduire après avoir perdu l'ensemble de ses points voit son capital reconstitué intégralement à la fin de la suspension.

- après 3 ans sans nouvelle infraction

  Le titulaire d'un permis de conduire qui a perdu une partie de son capital de points et qui pendant 3 ans de suite ne commet pas de nouvelle infraction (faisant perdre des points) voit lui aussi son capital de points intégralement reconstitué.

- grâce à la participation à un stage pédagogique

  Le conducteur qui a perdu une partie de ses points peut récupérer 3 points (une fois tous les 3 ans!) en participant à un cours de recyclage d'une journée.

1.4.1.2.4. L'information des intéressés

La loi prévoit l'obligation formelle pour l'agent verbalisant de rendre attentif le contrevenant sur le nombre de points à perdre en cas de paiement de l'avertissement taxé.

Lors du règlement de la taxe le contrevenant devra signer une déclaration moyennant laquelle il certifie avoir eu cette information.

Cette déclaration se présente comme indiqué sur la formule ci-après de l'avertissement taxé:

ANNEXE

SOUCHE

POLICE Grand – Ducale	**Consignation**	290	€
POLICE Grand – Ducale	*Consignation *Avertissement Taxé	145	€
POLICE Grand – Ducale	**Consignation**	98	€
POLICE Grand – Ducale	*Consignation *Avertissement Taxé	74	€
POLICE Grand – Ducale	**Avertissement Taxé**	49	€
POLICE Grand – Ducale	Avertissement Taxé	24	€
POLICE Grand – Ducale	Avertissement Taxé	12	€

SOUCHE

Nom et prénom du contrevenant _____
Date de naissance _____
Lieu de naissance _____
Domicile _____
rue et n° _____
N° Permis de conduire _____
Infraction _____
Code de l'infraction _____
_____
Lieu _____
Date/heures _____
Véhicule/piéton _____
Immatriculation _____
Constaté par
Unité
Nom et grade
Code agent
Date **Signature**

Le contrevenant a été avisé dans les termes de la loi de la réduction de points résultant de l'application du présent avertissement taxé.

Lu et approuvé

Signature du contrevenant

GRAND - DUCHE DE LUXEMBOURG
POLICE GRAND-DUCALE
Avertissement taxé - Circulation -
(Art 15 et 16 de la loi du 14 février 1955)
Biffer ce qui ne convient pas

PERMIS A POINTS
Perte points

SOUCHE

Reçu la somme de _____ **euros**

AVERTISSEMENT TAXE
CONSIGNATION

_____ **le** _____
(nom – prénom – grade – signature)

La Somme de _____ **euros**
A été versée par nous au
***C.C.P.L. 346-55 – Avertissement taxé**
***C.C.P.L. 1146-79 – Consignation**
(*biffer ce qui ne convient pas)

de l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines à Luxembourg en date du _____
La quittance de dépôt n° _____ **du** _____
Du bureau des C.C.P.L. est jointe à la présente.

Tout changement (vers le bas ou vers le haut) du capital dont le Ministère des Transports est informé, comporte en outre une information écrite de l'intéressé qui sera donc régulièrement tenu au courant du niveau actuel de son capital de points.

1.4.1.2.5 un système entièrement informatisé

Parallèlement à l'élaboration du projet de loi et à l'avancement de la procédure législative, le Service des Permis de Conduire et le Centre Informatique de l'Etat préparent activement la mise en place de la gestion informatisée du système.

En ce qui concerne le volume de travail attendu, il comportera le traitement de quelque 8.000 avertissements taxés et de quelque 4.000 décisions judiciaires donnant annuellement lieu à une perte de points.

La mise en place du concept et de l'infrastructure de gestion informatiques du système bénéficie du concours des services de la police grand-ducale, des douanes et des parquets.

1.4.1.3 Le délit de grande vitesse

Que la vitesse excessive, mal adaptée aux circonstances, fait partie des facteurs majeurs de l'insécurité routière ne fait pas de doute. Les données statistiques sont là pour le confirmer: plus de la moitié des accidents mortels font intervenir la vitesse comme cause déterminante de l'accident. Même si la vitesse n'est pas toujours à proprement parler à l'origine de l'accident, elle n'en est pas moins souvent responsable des conséquences fatales par l'effet de la multiplication des forces qui agissent sur le véhicule lors de l'accident et donc par l'aggravation du choc.

Une première mouture de l'initiative législative sous examen prévoyait l'introduction du délit de grande vitesse comme sanctionnant tout dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse supérieure de "20 km/h + 20%" au plafond réglementaire.

Les prises de position formulées par les différentes instances consultées ont conduit à revoir le premier projet qui repose maintenant sur une approche qui a, à 3 égards, innové par rapport à la version initiale.

1) Sera considéré comme délit de grande vitesse tout excès par rapport à la vitesse maximale autorisé qui dépasse d'au moins 50% le plafond réglementaire, l'écart constaté devant en tout cas être supérieur à 20 km/h. Il n'y aura délit qu'en cas de récidive intervenant au cours des 12 mois après qu'une première condamnation sera devenue définitive ou que l'auteur de l'excès aura payé un premier avertissement taxé pour la même infraction.

   Le délit de grande vitesse qui jouera donc uniquement en cas de récidive, s'apparente au modèle français, la définition de la récidive s'inspirant par ailleurs des règles valables pour une alcoolémie de 0,8 à 1,2‰ qui n'est considérée comme délit qu'en cas de récidive endéans un an après une première condamnation.

2) Le plafond de la vitesse autorisée sur autoroute sera porté de 120 à 130 km/h, tout en étant ramené à 110 km/h en cas de temps de pluie ou d'autres précipitations. Pour les véhicules lourds et les ensembles de véhicules le plafond réglementaire est maintenu à 90 km/h sauf qu'il sera ramené à 75 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations.

Le relevé des sanctions en matière d'excès de vitesse

	actuellement	après l'entrée en vigueur de la loi en projet sanction pénale	retrait de points
excès de vitesse - de moins de 15 km/h en agglomération - de moins de 20 km/h en rase campagne - de moins de 25 km/h sur autoroute	contravention simple - avertissement taxé*: 2000 Luf	contravention simple - avertissement taxé*: 49 EUR	néant
excès de vitesse - de plus de 15 km/h en agglomération - de plus de 20 km/h en rase campagne - de plus de 25 km/h sur autoroute.	contravention grave - avertissement taxé*: 6000 Luf	contravention grave - avertissement taxé*: 145 EUR	2 points
récidive en matière d'excès de vitesse - de plus de 15 km/h en agglomération - de plus de 20 km/h en rase campagne - de plus de 25 km/h sur autoroute.	néant	délit** - si l'excès de vitesse est commis dans un délai d'un an après une 1ère contravention grave, et - si l'excès de vitesse dépasse de 50% le plafond réglementaire autorisé, la vitesse constatée dépassant d'au moins 20 km/h ce plafond réglementaire	4 points

Les seuils d'application des infractions en matière d'excès de vitesse

situation de référence	vitesse maximale autorisée	contravention simple	contravention grave	délit de grande vitesse (seulement en cas de récidive suite à une 1ère contravention grave)
zone piétonne / zone résidentielle	20 km/h	21 - 35 km/h	> 35 km/h	≥ 40 km/h
zone à 30 km/h	30 km/h	31-45 km/h	> 45 km/h	≥ 50 km/h
en agglomération	50 km/h	51-65 km/h	> 65 km/h	≥ 75 km/h
en rase campagne - voiture particulière / moto - véhicule lourd ou ensemble de véhicules	 90 km/h 75 km/h	 91-110 km/h 76 - 95 km/h	 > 110 km/h >95 km/h	 ≥ 135 km/h ≥ 112,5 km/h
sur autoroute - temps sec - voiture particulière / moto - véhicule lourd ou ensemble de véhicules	 130 km/h 90 km/h	 131 - 155 km/h 91 - 110 km/h	 > 155 km/h > 110 km/h	 ≥ 195 km/h ≥ 135 km/h
sur autoroute - pluie - voiture particulière / moto - véhicule lourd ou ensemble de véhicules	 110 km/h 75 km/h	 111 - 135 km/h 76 - 95 km/h	 > 135 km/h > 95 km/h	 ≥ 165 km/h ≥ 112,5 km/h

* si l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal, le juge de police peut prononcer une amende de 1.000 à 20.000 LUF (24 à 500 EUR) ainsi que, le cas échéant, une interdiction de conduire de 8 jours à 3 mois

** l'affaire est portée devant le tribunal correctionnel qui peut prononcer une amende de 10.000 à 200.000 LUF (251 à 5.000 EUR) et une peine d'emprisonnement de 8 jours à 1 an ou une de ces peines seulement ainsi que, le cas échéant, une interdiction de conduire de 3 mois à 15 ans.

3) La Commission de circulation de l'Etat a émis le 28 septembre 2001 un avis comportant des lignes directrices pour fixer les vitesses maximales autorisées afin d'amener les autorités locales et les services régionaux des Ponts et Chaussées à faire preuve d'un effort accru pour harmoniser les limitations de la vitesse à des niveaux que le bon sens est prêt à accepter. La pratique a en effet montré que toute limitation considérée comme excessive n'est pas respectée par la très grande majorité des automobilistes rendant de ce fait des contrôles de police inopérants.

Par ailleurs, la Commission a réitéré sa proposition en faveur d'une intensification de la présence de la police sur les routes et en faveur d'une amplification de son travail préventif.

Dans ce même ordre d'idées ella a recommandé de relever la vitesse sur autoroute de 120 à 130 km/h par temps sec, mais de ramener le plafond réglementaire à 110 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations.

1.4.2 Le règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (volet: circulation cycliste).

Au vu de l'évolution des moyens techniques et surtout de l'utilisation de plus en plus répandue du cycle, le Gouvernement a reconnu la nécessité de reconsidérer, voire de redéfinir les droits et les devoirs des cyclistes dans la circulation routière.

Parallèlement au règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 précité, la Commission de circulation de l'État a élaboré un avis détaillé portant sur la circulation cycliste sur la voie publique; un avis approuvé par Monsieur le Ministre des Transports en date du 7 février 2001.

En effet, le règlement grand-ducal sous rubrique comprend un ensemble de modifications du Code de la Route portant sur les propositions dudit avis de la Commission, c'est-à-dire:

1er volet: l'introduction de nouvelles définitions et l'adaptation de notions existantes

Le règlement introduit la distinction entre une piste cyclable, longeant au non une chaussée et comportant toujours une assiette propre et la voie cyclable se présentant sous forme d'une voie de circulation d'une chaussée réservée à la circulation cycliste et qui se délimite des autres voies de circulation par un marquage approprié au sol.

Suivant cet ordre d'idées, les infrastructures réservées à la fois aux cyclistes et aux piétons (cf. signaux D,5a et D,5b) sont désormais définies comme "voies obligatoires pour cyclistes et piétons". Dans le même cadre le règlement remplace à l'article 107 du Code de la Route le mot "voie" par "chemin" et parle ainsi de "chemin obligatoire pour cyclistes et piétons".

Le règlement prévoit également d'introduire une nouvelle définition du cycle traîné, c'est-à-dire qu'un cycle traîné peut être attaché au cadre d'un cycle "normal" et que seule la roue arrière est au contact avec le sol.

2e volet: équipement des cycles et des véhicules traînés par ceux-ci et les règles de transport qui s'y rattachent

L'évolution des moyens techniques implique la nécessité de modifier le Code de la Route de sorte que la traction par un cycle, soit d'un véhicule traîné permettant de transporter des enfants, soit d'un cycle traîné est rendu possible. La mise en circulation de tels engins exige qu'ils répondent à des conditions de sécurité, dont notamment la stabilité du cadre, la robustesse des attaches de fixation et l'éclairage.

3e volet: l'amendement des règles d'accès aux différents espaces réservés à la circulation

Les articles 103 et 104 du Code de la Route concernant les règles régissant l'utilisation des espaces routiers réservés prioritairement ou exclusivement aux cyclistes sont modifiés, à l'instar de l'article 110 qui prévoit désormais que le droit de priorité du piéton traversant une chaussée en empruntant un passage pour piétons vaut également lorsqu'un tel passage traverse une piste cyclable.

L'article 162bis permet dorénavant la circulation de dispositifs, tels que les skateboards, inline skates ou encore des trottinettes sur les pistes cyclables, les chemins pour piétons, les chemins pour piétons et cyclistes, les voies publiques interdites à la circulation, ainsi que dans les zones piétonnes et les zones résidentielles à condition que cette autorisation soit indiquée par une signalisation afférente.

L'article 107 reprend cette signalisation qui se présente sous forme d'un nouveau modèle de panneau additionnel, dénommé " modèle 14 ".

4e volet: l'introduction du droit de dépassement par le côté droit pour les cyclistes et les cyclomoteurs

Le règlement grand-ducal précité modifie l'article 125 du Code de la Route de sorte que les cyclistes et les cyclomotoristes peuvent dépasser un véhicule automoteur du côté droit dans l'hypothèse d'une file de véhicules ralentissant à l'approche d'une intersection à priorité réglementée.

5e volet: la signalisation directionnelle et les signaux de localisation sur les itinéraires cyclables

La loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national de pistes cyclables impose que des signaux, facilitant l'utilisation des voies publiques faisant partie du réseau, soient mis en place.

L'article 107 du Code de la Route est complété par une signalisation directionnelle comportant des indications relatives à la direction et à la distance pour atteindre une destination, ainsi que par des panneaux de localisation montrant le début et la fin des agglomérations traversées par une piste cyclable.

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

1.4.3 Le règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (volet: généralités).

Le règlement grand-ducal du 6 juillet 2001 sous examen comporte un ensemble de modifications d'un caractère général visant entre autre à transposer des dispositions d'origine supranationale, à introduire des dispositions réglant des situations nouvelles ou encore à adapter la terminologie de certaines notions existantes.

volet 1er: l'adaptation du Code de la Route aux directives communautaires en matière de freinage des véhicules routiers

Les articles 18 et 30 du Code de la Route qui régissent le dispositif de freinage des véhicules routiers soumis à l'immatriculation luxembourgeoise, sont désormais adaptés aux directives communautaires s'appliquant en la matière.

2e volet: les règles de protection des occupants de certains types de cycles motorisés

Le règlement grand-ducal précité modifie l'article 24quater du Code de la Route sur deux points :

- adaptation des dispositions du Code de la Route aux prescriptions communautaires en ce qui concerne les ancrages pour ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité pour les cyclomoteurs à trois roues, les tricycles, ainsi que les quadricycles et
- dérogation de l'obligation du port du casque de protection pour les conducteurs, ainsi qu'aux passagers de cyclomoteurs à deux ou à trois roues et de motocycles à deux roues munis d'une carrosserie.

Suivant cet ordre d'idées l'article 160bis du Code de la Route prévoit une dérogation en faveur de leurs occupants pour ce qui est du port du casque pour les véhicules requérant la présence de ceintures de sécurité. Cette modification est également effectuée au chiffre 15° de l'article 160.

3e volet: l'extension du relevé des véhicules pouvant être utilisés en service urgent

A l'article 39 du Code de la Route, la liste des véhicules pouvant être munis d'un avertisseur spécial est complété par l'ajout des voitures gouvernementales conduites par les chauffeurs du Garage du Gouvernement. L'autorisation pour la présence d'un feu bleu clignotant en devient de plein droit applicable.

4e volet: le marquage périphérique rétroréfléchissant sur les véhicules de service de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises

L'article 45 du Code de la Route prévoit dorénavant que les véhicules de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent être munis d'un marquage périphérique rétroréfléchissant qui est composé de bandes, ainsi que l'inscription comportant la mention "Police" ou "Douane" appliquée sur le pourtour du véhicule.

5e volet: l'utilisation pendant la conduite des téléphones portables et des dispositifs d'émission sonore munis d'écouteurs inviduels

L'article 160 du Code de la Route introduit l'interdiction de lâcher simultanément des deux mains, soit le guidon, soit le volant d'un véhicule.

Le nouvel article 170bis du Code de la Route impose aux conducteurs voulant utiliser leur téléphone mobile pendant la conduite de s'équiper d'un dispositif fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection en vue d'assurer que le risque d'accidents dus à l'inattention du conducteur soit considérablement réduit.

6e volet: l'adaptation des règles relatives à l'arrêt et au stationnement

Afin de donner aux dispositions réglementaires la clarté requise précisant que toute gêne de la circulation du trafic en mouvement par des véhicules illicitement arrêtés ou stationnés sur la voie publique est interdite, et que cette interdiction s'applique notamment à l'égard des transports en commun et des véhicules en service urgent, ledit règlement grand-ducal précise en conséquence les dispositions des articles 164 et 165 du Code de la Route.

7e volet: les modifications ponctuelles en matière de signalisation routière

Le règlement grand-ducal sous objet introduit à l'article 107 de nouveaux signaux indiquant la fin

- des pistes cyclables,
- des chemins pour piétons et cyclistes,
- des chemins pour cavaliers,
- des tronçons requérant l'usage de pneus à neige,
- des chaussées réservées aux véhicules des transports en commun.

Le règlement prévoit également que les signaux à validité zonale indiquant la fin d'une zone H,2a, H,2b et H,2c peuvent être placés au revers des signaux indiquant à la circulation venant en sens inverse le début de la zone concernée. Ainsi, les signaux en question peuvent être posés du côté gauche.

Suite à la mise au point des mesures d'exécution de la loi du 6 juillet 1999 concernant la création d'un réseau national de pistes cyclables l'utilité est apparue d'introduire des dispositions relatives respectivement à la distance entre l'extrémité du panneau situé du côté de la chaussée, ainsi qu'à la distance séparant le bord inférieur du signal le plus bas et le niveau le plus haut du revêtement carrossable.

8e volet: la place sur la voie publique des véhicules en service urgent et des véhicules d'entretien de la chaussée

Les conducteurs de véhicules en service urgent et signalés comme tels doivent pouvoir bénéficier de certaines dérogations par rapport aux contraintes réglementaires qui s'appliquent normalement aux autres usages de la route, afin d'assurer convenablement leur mission.

En vue de tenir compte de ces considérations, l'article 118 du Code de la Route est restructuré notamment en intégrant les règles valables pour l'ensemble des conducteurs dans le paragraphe 1, tout en réservant le paragraphe 2. pour les dispositions dérogatoires.

C'est dire que les véhicules en service urgent peuvent emprunter le milieu de la chaussée ou une voie ouverte au sens opposé à condition de faire preuve de prudence et de faire usage des feux bleus clignotants et de l'avertisseur spécial.

Les véhicules d'entretien peuvent utiliser le milieu de la chaussée si leur service l'exige et à condition de faire preuve de la prudence requise.

9e volet: le certificat de conformité des cyclomoteurs

Le règlement grand-ducal sous rubrique complète l'article 94 du Code de la Route, afin d'assurer une harmonisation progressive des normes de conformité au niveau européen en ce qui concerne des dispositions de la directive modifiée 92/61/CEE du Conseil du 30 juin 1992 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

1.4.4. Le règlement grand-ducal du 14 juin 2001 modifiant
a) le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique,
b) le règlement grand-ducal du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud.

Ce règlement grand-ducal apporte des modifications ponctuelles au règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique et dans son article II des modifications au règlement grand-ducal du 13 juillet 1995 déviant certains trafics de poids lourds sur la Collectrice du Sud (A13).

Le but des modifications est, d'empêcher les poids lourds en transit à emprunter des itinéraires passant à travers les localités de Differdange, de Pétange, de Rodange, de Mondercange et de Dudelange et d'obliger le trafic lourd à utiliser le réseau autoroutier national.

Des dérogations à ce principe sont prévues surtout dans la mesure où il s'agit d'assurer l'activité industrielle ou commerciale d'un établissement, voire l'approvisionnement de ménages locaux.

1.4.5. Les avis de la Commission de circulation de l'Etat

- L' arrêté ministériel du 13 mars 2001 sur l'organisation et la composition de la Commission de circulation de l'État.

Par arrêté ministériel du 13 mars 2001, la Commission de circulation de l'État a été réorganisée. Elle fonctionne désormais de la manière suivante:

a) La Commission peut se réunir en Assemblée Plénière sur invitation du président, des vice-présidents ou du membre délégué par le président ou les vice-présidents, à la demande du Ministre des Transports, au moins une fois par an, ainsi que toutes les fois que les dossiers dont elle est saisie le requièrent.

b) Le Comité Permanent a pour mission
- de coordonner les travaux de la Commission,
- d'assurer la gestion courante des dossiers dont celle-ci est saisie,
- de constituer des groupes de travail, permanents ou ad hoc, d'en désigner les membres et d'y associer, le cas échéant, des experts,
- de valider les avis émis par les groupes de travail,
- de préparer les réunions de l'Assemblée Plénière et d'en assurer le suivi.

c) Les groupes de travail, à caractère permanent ou ad hoc, sont chargés par le Comité Permanent de l'examen de dossiers spécifiques. Lesdits groupes peuvent se composer à la fois de membres de la Commission et d'experts désignés par le Comité Permanent.

Entre-temps l'arrêté ministériel précité a été modifié par l'arrêté ministériel du 29 juin 2001.

- les missions de la Commission de circulation de l'Etat

La Commission est chargée, en dehors de l'étude et de l'élaboration des lois et règlements en matière de circulation routière, de l'étude de toute question générale ou particulière concernant la circulation sur la voie publique, la conception et l'aménagement de l'infrastructure routière ainsi que de l'étude des mesures de sécurité et de police relatives au trafic routier, en vue d'émettre des avis motivés.

- *Avis du 12 janvier 2001 de la Commission de circulation de l'État concernant la circulation cycliste sur la voie publique.*

  La tendance générale d'une circulation cycliste accrue a confronté les instances étatiques et communales 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.

  L'avis en question regroupe dans dix chapitres, les principaux aspects de cette évolution, c'est-à-dire:
  - 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 des cycles 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.

- *Avis relatif aux lignes directrices à appliquer pour fixer les vitesses maximales autorisées*

  p.m. (cf 1.4.1.3 sous 3))

- *Avis en matière de dossiers ponctuels concernant la circulation routière*

Le Groupe de travail 'Signalisation et aménagements' institué auprès de la Commission de circulation de l'Etat, a finalisé en 2001 une trentaine d'avis ponctuels concernant la circulation routière dans des dossiers qui ont été soumis à son avis, soit par le Ministère des Travaux publics ou d'autres instances étatiques, soit par les autorités communales concernées.

Ces dossiers portent avant tout sur l'aménagement de passages pour piétons, l'aménagement d'arrêts d'autobus et la mise en place de miroirs routiers.

Le tableau ci-après reprend le détail de ces avis :

Dossier	référence	date
Alzingen : miroir routier	cs/avis/01/067	9 07 01
Beckerich : miroir routier	cs/avis/01/069	22 06 01
Folkendange/Moserhaff, CR356B (Ermsdorf) : miroir routier	cs/avis/01/070	22 06 01
Kehlen/Mamer, Domaine d'Olm (Kehlen) : limitation de la vitesse	cs/avis/01/089	11 04 01
Senningen (Niederanven) : miroir routier	cs/avis/01/115	10 07 01
Luxbg.-ville, bd Ulveling: miroir routier	cs/avis/01/116	10 07 01
Saeul, N12 : feux lumineux	cs/avis/01/198	30 04 01
CR155 (Mondorf-B.) : trafic lourd entre Altwies et le CR162	cs/avis/01/229	9 04 01
CR147 (Waldbredimus) : interdiction d'accès aux camions	cs/avis/01/230	8 11 01
Brouch, N8 (Boevange-Attert) : feux lumineux	cs/avis/01/231	6 04 01
Brouch, N8 (Boevange-Attert) : feux lumineux (avis compl.)	cs/avis/01/231a	4 10 01
Mamer, N6 : passages p. piétons	cs/avis/01/232	6 04 01
Contern, z. a. 'Weihergewann' : signalisation directionnelle	cs/avis/01/239	6 04 01
Aspelt (Frisange) : feux tricolores	cs/avis/01/240	8 11 01
Contern, CR234 : limitation de la vitesse	cs/avis/01/241	6 04 01
Itzig : miroir routier	cs/avis/01/242	9 04 01
Bourglinster (Junglinster) : miroir routier	cs/avis/01/243	11 04 01
Ospern, N23 (Redange) : arrêt d'autobus	cs/avis/01/265	8 01 02
Dudelange, CR160 : élargissement d'un trottoir	cs/avis/01/268	3 07 01
CR123 Hunsdorf-Prettingen (Steinsel) : circulation cycliste	cs/avis/01/270	16 07 01
Machtum N10 (Wormeldange) : arrêts d'autobus	cs/avis/01/288	23 10 01
Steinsel : miroir routier	cs/avis/01/296	13 09 01
Dossier	référence	date
Bivange (Roeser) : miroir routier	cs/avis/01/297	13 09 01
Berchem (Roeser) : arrêts d'autobus	cs/avis/01/298	13 09 01
CR234 Syren-Filsdorf (Weiler-la-Tour) : limitation de la vitesse	cs/avis/01/299	13 09 01
Luxbg., rue Vauban : miroir routier	cs/avis/01/301	30 11 01
Schengen (Remerschen) : miroir routier	cs/avis/01/302	30 11 01
Hobscheid : arrêts d'autobus	cs/avis/01/305	8 11 01
Steinsel/Heisdorf : zones 30 n°2+8	cs/avis/01/307	14 11 01
Lamadelaine (Pétange) : miroir routier	cs/avis/01/332	30 11 01
Berchem (Roeser) : miroir routier	cs/avis/01/333	30 11 01
Mamer/Strassen, N6 : couloir d'autobus	cs/avis/01/340	9 01 02

- ***Avis en matière de règlements de circulation communaux***

  Conformément aux dispositions de l'article 1er de l'arrêté ministériel du 13 mars 2001 précité, 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.

1.4.6. Les activités au niveau de l'Union Européenne

Sur le plan de la formation des conducteurs, il échet de relever le projet de directive relative à l'instauration d'un régime de formation obligatoire, initiale et continue, applicable à tous les conducteurs professionnels de voyageurs et de marchandises par route avec comme objectifs principaux d'améliorer la sécurité routière et de revaloriser la profession de chauffeur, par le biais d'une meilleure formation des conducteurs. Le dossier en question a figuré pour la dernière fois à l'ordre du jour du Conseil " Transports " au mois de décembre 2001.

Au niveau de la sécurité passive des occupants de véhicules, le projet de directive visant à étendre, sous certaines conditions, le port obligatoire de la ceinture de sécurité aux autobus et autocars qui en sont équipés n'a pas encore dépassé le cap des travaux préparatoires. La complexité du dossier rend nécessaire un approfondissement des discussions dans l'enceinte communautaire.

2 Les Transports Routiers

2.1. Le cadre légal et communautaire

2.1.1. Les travaux au niveau de l'Union européenne

Suite aux évènements tragiques du 11 septembre 2001, les priorités politiques du programme de la présidence belge ont été changées de sorte que les travaux au niveau communautaire de la présidence suédoise concernant les transports routiers n'ont pas reçu le suivi attendu.

Les dossiers clés des transports routiers qui ont fait l'objet des travaux du Conseil se présentent comme suit.

2.1.2. Le Livre blanc de la Commission sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix

Le Livre blanc de la Commission européenne sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 se propose de promouvoir une politique commune des transports fondée sur la sécurité, le respect de l'environnement et l'intégration des aspects sociaux dans les transports.

Une forte croissance de la demande globale dans le domaine des transports dans l'Union européenne doit être attendue notamment dans le cade de l'élargissement le Livre blanc préconise la mise en place d'un cadre légal qui permettra de répondre à cette demande selon une logique de développement durable en visant à accroître de manière sensible la part des modes de transport plus respectueux de l'environnement qui sont les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux et d'adopter des mesures encourageant des choix rationnels en faveur des transports intermodaux.

Le volet environnemental des transports durables recherchés par le Livre blanc a fait l'objet d'une session informelle conjointe du Conseil dans sa composition "Transports" et "Environnement" tenue sous présidence belge à Louvain-la-Neuve.

2.1.3. Les obligations de service public dans le domaine des transports de voyageurs

Après un premier débat d'orientation en décembre 2000 sur la proposition de règlement de la Commission européenne relative à l'action des Etats membres en matière d'exigences de service public et à l'attribution de contrats de service public dans le domaine des transports de voyageurs par chemin de fer, par route et par voie navigable, le Conseil a poursuivi les travaux sur ce dossier en 2001.

La Commission européenne soutient que l'actuel cadre réglementaire communautaire a été conçu dans le temps pour un secteur des transports publics où les fournisseurs étaient exclusivement nationaux, régionaux ou locaux et qu'il incombe d'adapter la réglementation aux réalités du marché européen unique qui en vertu des principes des traités communautaires requiert l'introduction de la concurrence dans le domaine des transports publics.

En juin 2001 le Conseil a eu un deuxième débat d'orientation structuré sur certains aspects clés de la proposition de règlement notamment en ce qui concerne les exigences qualitatives des services publics, les mécanismes de concurrence et la protection des employés du secteur.

A l'exception du fait que la protection des droits fondamentaux des salariés nécessite la plus grande attention dans le cadre d'un futur règlement les avis étaient partagés sur tous les autres points discutés sur initiative de la présidence suédoise. La présidence belge n'a pas accordé de priorité politique à ce dossier.

2.1.4. La directive sur le temps de travail des travailleurs mobiles

En décembre 2001, suite au compromis devenu inévitable à la suite du blocage du dossier par certaines délégations, d'exclure temporairement du champ d'application les conducteurs indépendants, un accord politique a pu être dégagé finalement à la majorité qualifiée au Conseil en ce qui concerne la directive sur le temps de travail des travailleurs mobiles.

L'objet de la future directive est de fixer des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail - notion plus large que le temps de conduite réglé par le règlement communautaire 3820/85 - 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 durée hebdomadaire moyenne du travail se trouve limitée à 48 heures, avec la possibilité de la porter au maximum à 60 heures pour autant qu'une moyenne de 48 heures par semaine sur quatre mois ne soit pas dépassée.

2.1.5. Le règlement sur une l'attestation de conducteur

Conscient de la nécessité d'adopter des mesures permettant de lutter efficacement contre l'emploi irrégulier de chauffeurs, souvent originaires de pays tiers à l'Union Européenne et le non-respect des règles nationales relatives aux conditions sociales et au statut de conducteur professionnel international de l'Etat membre d'établissement du transporteur, le Conseil est parvenu en 2001 à arrêter une orientation commune concernant la proposition de la Commission européenne visant à mettre en place une attestation de conducteur.

Ce document de transport qui, comme la licence communautaire, sous le couvert de laquelle les transporteurs sont autorisés à effectuer leurs transports à l'intérieur de l'Union Européenne est obligatoire pour l'exécution de transports internationaux, permettra de contrôler à tout moment et dans tout Etat membre de l'Union européenne si le conducteur répond aux conditions d'emploi prévues dans les dispositions légales et réglementaires applicables sur le territoire de l'Etat membre où le transporteur a son établissement.

Cette possibilité d'un contrôle direct et efficace, qui a jusqu'à présent été impossible vise à contrecarrer le dumping social notamment dans les cas où des conducteurs de pays tiers sont employés par un transporteur établi dans un Etat membre de l'Espace économique européen.

2.1.6. La modification du règlement 3820/85 relatif au temps de conduite et de repos

Fin 2001, la Commission européenne a transmis au Conseil et au Parlement sa proposition de règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Cette proposition vise à remplacer le règlement 3820/85 qui a fait l'objet de nombreuses critiques notamment de la part des agents de contrôle quant à son application et son interprétation divergentes dans les Etats membres en raison du manque manifeste de clarté juridique des textes.

La Commission a tenu compte dans le processus d'élaboration de sa proposition notamment des expériences pratiques de l'Euro contrôle route et souhaite garantir une application uniforme et effective de cet élément de la réglementation sociale dans tous les Etats membres.

2.1.7. Les travaux au niveau national

Conformément à l'objectif de la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 relative au secteur des transports internationaux de marchandises par route, le Ministère des Transports a poursuivi en 2001 ses efforts visant dans le domaine des transports internationaux de marchandises par route à un assainissement qualitatif du secteur.

Dans cette même optique le ministère des Transports a remanié les demandes annuelles obligatoires relatives à l'attribution de la licence communautaire et des autorisations de transports internationaux de marchandises par route et a procédé à un contrôle poussé des informations et données fournies dans ce cadre par les transporteurs avant de délivrer les autorisations de transports pour 2002.

On peut souligner plus particulièrement, d'une part, la recherche d'une solution de la problématique de l'emploi de chauffeurs ressortissants de pays non communautaires et, d'autre part, la coopération accentuée entre l'Administration des Douanes et Accises et le Ministère des Transports.

2.1.8. L'emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers

La situation des chauffeurs ressortissants d'Etats non communautaires durant les dix dernières années se laisse caractériser surtout par une incertitude juridique quant à la question de la légalité de leur emploi.

En 2001 le Ministère des Transports et le Ministère du Travail et de l'Emploi se sont accordés sur une approche politique commune et ont commencé à élaborer un nouveau cadre légal pour tenir compte du besoin de la profession de recourir à des chauffeurs ressortissants d'Etats tiers tout en assurant à ces chauffeurs une protection sociale identique aux chauffeurs communautaires.

La solution retenue par les deux départements ministériels avec la collaboration du Ministère de la Sécurité Sociale, du Ministère de la Justice et du Ministère des Affaires étrangères s'intègre pleinement dans la législation communautaire relative à l'attestation de conducteur visant à combattre au niveau communautaire les engagements irréguliers de chauffeurs de pays tiers dans des conditions précaires et sous payées, et incorpore notamment les éléments suivants :

- instauration législative d'un contingent de permis de travail "chauffeur professionnel international";

- instauration d'une démarche administrative formelle préalable à toute autorisation pour un transporteur d'employer un chauffeur ressortissant d'un pays tiers ;

- application sans exception de la législation sociale luxembourgeoise et notamment de la convention collective;

- affiliation du personnel ayant un permis de travail "chauffeur professionnel international" auprès de la sécurité sociale luxembourgeoise.

Cette approche qui est en voie d'être finalisée est supposée déboucher sur un nouveau cadre légal qui devrait devenir effectif au cours de l'année 2002.

2.1.9. La Coopération administrative renforcée avec l'Administration des Douanes et Accises.

La volonté de garantir un meilleur respect des conditions de concurrence dans le secteur des transports routiers, des règles de droit social et de la sécurité routière a amené le Ministère des Transports le 22 novembre 2000 à transférer le contrôle entier du secteur des transports routiers à l'Administration des Douanes et Accises.

Depuis janvier 2001 l'Administration des Douanes et Accises effectue des contrôles répétitifs permettant de la sorte des enquêtes administratives efficaces et ciblées tant des conditions de l'accès à la profession (notion établissement) que des conditions de l'accès au marché (licence/autorisations).

La coopération entre le Ministère des Transports et l'Administration des Douanes et Accises permet au premier de solliciter des contrôles ciblés à caractère administratif en matière de transports routiers et d'appliquer des sanctions administratives de façon complémentaire et indépendamment des procédures judiciaires.

La possibilité d'un retrait administratif modulable et proportionnel aux irrégularités constatées de la licence de transport dont dispose le Ministère des Transports en vertu de la réglementation communautaire semble en effet être un moyen efficace pour garantir le respect de la législation relative aux transports routiers.

Outre le volet contrôle, le Ministère des Transports pourra se faire représenter par des agents à désigner, le cas échéant, par de l'Administration des Douanes et Accises dans différents groupes d'enceintes communautaires et internationales relatifs aux contrôles des transports terrestres et notamment dans le cadre de l'Euro Contrôle Route.

2.2. Les accords bilatéraux pour le fret routier

2.2.1. L'instauration d'un moratoire de la politique de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route

En 2001 le moratoire en matière de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route décidé en 2000 a été maintenu.

En effet, l'ouverture des marchés des transports routiers pratiqué jusqu'en 1999, ne présente guère d'intérêt réel ni en particulier pour le secteur indiqué des transports routiers en particulier, ni en général pour l'économie luxembourgeoise et ses besoins d'approvisionnement et d'expédition, volonté politique retenue dans la déclaration gouvernementale de 1999.

Les régimes bilatéraux d'accès aux marchés des services de transports internationaux de marchandises par route ont donc simplement été reconduits en 2001.

2.2.2. Etats membres de l'Union Européenne et de l'Espace Economique Européen

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

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

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).

2.2.3. Pays non communautaires, membres 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 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 de poids total effectif, l'accès aux marchés des services de transports e libéralisé.
Contingent spécial relatif aux poids et dimensions ;
Contingent véhicules légers (28 tonnes);
Contingent véhicules lourds (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. Le transport triangulaire est interdit.

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.

2.3. Les Transports Exceptionnels

Les transports exceptionnels par le réseau routier national sont toujours en augmentation en ce qui concerne le nombre, les dimensions et les poids. Une explication pour l'augmentation du nombre des transports exceptionnels est sans doute l'emplacement du Luxembourg au milieu de l'Europe et le nombre croissant de firme établies au Luxembourg et spécialisées dans les productions d'objets surdimensionnés destinés à l'exportation dans le monde entier.

La préparation appropriée de ces transports exceptionnels et la détermination des conditions requises pour les exécuter en toute sécurité requièrent l'aide de l'Administrations des Ponts & Chaussées, des forces de l'ordre ainsi que la Société Nationale des CFL.

En 2001, le Ministère des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts & Chaussées non moins de 350 avis concernant le choix des itinéraires et le calcul de la résistance des ouvrages d'art à traverser. 120 escortes de la part de l'Unité Centrale de la Police de Route (UCPR) ont été nécessaires pour assurer la sécurité lors de ces transports.

En 2001, quelque 1600 autorisations de transports exceptionnels ont été établies.

2.4. Les transports de personnes publics

2.4.1. L'état des prestations offertes

Conformément aux objectifs du programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999, l'offre des transports publics a continué à être développée en 2001.

Le réseau des lignes publiques d'autobus se présente fin 2001 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
Luxembourg – Echternach via Consdorf - Berdorf	111
Junglinster - Bech – Echternach	112
Limpertsberg – Junglinster – Beidweiler	113

Hespérange - Luxembourg – Kirchberg	115
Luxembourg - Kirchberg - Mesenich – Trier	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	131
Luxembourg - Niederdonven – Grevenmacher	135
Luxembourg – Canach	140
Luxembourg - Schuttrange – Neuhäusgen	144
Limpertsberg – Neuhaeusgen	145
Luxembourg - Neudorf – Senningerberg	147
Luxembourg – Ahn	150
Limpertsberg – Ahn	151
Luxembourg - Saarlouis (D)	155
Luxembourg - Stadtbredimus – Remich	160
Limpertsberg – Stadtbredimus – Remich	161
Luxembourg - Contern – Medingen	163
Luxembourg – Medingen (courses scolaires)	164
Luxembourg - Itzig (courses scolaires)	166
Luxembourg - Dalheim – Filsdorf	170
Luxembourg – Dalheim – Filsdorf (courses scolaires)	171
Luxembourg – Mondorf – Remich	175
Luxembourg – Mondorf – Remich (courses scolaires)	176
Luxembourg - Mondorf – Erpeldange – Remich	177
Filsdorf – Waldbredimus – Remich	180
Mondorf – Schengen – Remich	185
Mondorf – Emerange	190
Kirchberg - Luxembourg – Hassel	192
Geesseknäppchen - Hassel	193
Luxembourg - Val de Roeser	195
Luxembourg - Val de Roeser (courses scolaires)	196
Luxembourg - Kockelscheuer – Bettembourg	200
Luxembourg - Belvaux – Soleuvre	203
Luxembourg - Mondercange - Esch/Alzette	205
Geesseknäppchen – Leudelange	206
Luxembourg – Leudelange	208
Luxembourg – Sanem	210
Luxembourg – Bascharage	215
Luxembourg – Bascharage (courses scolaires)	216
Luxembourg – Sélange	218
Luxembourg – Merl – Bertrange	220
Kirchberg – Luxembourg - Steinfort	222
Luxembourg - Bertrange (courses scolaires)	225
Cessange - Luxembourg - Strassen – Bertrange	230
Luxembourg - Strassen (courses scolaires)	233
Luxembourg – Clemency	240
Luxembourg – Clemency (courses scolaires)	241
Luxembourg – Eischen	248
Luxembourg Eischen (courses scolaires)	249
Luxembourg - Steinfort – Redange	250
Luxembourg - Steinfort – Ell (courses scolaires)	251
Luxembourg – Septfontaines	255
Luxembourg – Septfontaines (courses scolaires)	256
Luxembourg – Keispelt	260
Luxembourg – Keispelt (courses scolaires)	261

Luxembourg – Saeul – Redange	265
Limpertsberg – Saeul – Rédange	266
Luxembourg – Bour – Roodt – Hollenfels	270
Saeul – Ehner	272
Luxembourg - Kopstal - (Schoenfels)	275
Luxembourg – Kopstal – (Schoenfels) (courses scolaires)	276
Luxembourg - Walferdange – Steinsel	280
Luxembourg - Steinsel - (Hünsdorf)	285
Limpertsberg – Mersch	287
Luxembourg – Mersch	290
(Luxembourg) – Mersch – Mertzig	295
Bettembourg – Mondorf - Ellange - (Remich)	304
Bettembourg – Rumelange	307
Esch/Alzette – Mondercange – Reckange	312
Esch/Alzette - Rédange (F)	322
Pétange – Athus	330
Pétange – Kleinbettingen	335
Kleinbettingen – Hobscheid	336
Pétange L.T. – Schouweiler	350
Pétange L.T. – Sprinkange	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 (courses scolaires)	447
Wasserbillig - Grevenmacher – Remich	450
Grevenmacher – Schengen	453
Grevenmacher - Canach – Remich	457
Grevenmacher – Gostingen	464
Grevenmacher - Biwer – Breinert	468
Grevenmacher - Wecker – Echternach	474
Grevenmacher - Manternach – Echternach	475
Grevenmacher – Junglinster	477
Echternach – Manternach	481
Grevenmacher - Wasserbillig – Echternach	485
Grevenmacher - Manternach – Steinheim	492
Echternach – Girst	496
Ettelbruck - Diekirch – Echternach	500
Ettelbruck – Diekirch	503
Diekirch – Beaufort	505
Diekirch - Roodt/Syre (Z.I.)	506
Diekirch - Ettelbruck – Tuntange	508
Ettelbruck - Noerdange – Elvange	510
Ettelbruck - Everlange – Eschette	515
Ettelbruck - Vichten – Redange	518
Ettelbruck - Redange – Oberpallen	520
Grosbous – Heispelt	525
Ettelbruck – 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 - Grindhausen	556
Heinerscheid - Kalborn – Lieler	557
(Ettelbruck) - Diekirch – Wahlhausen	560
Ettelbruck – Nachtmanderscheid – Putscheid	565
Ettelbruck - Vianden - (Stolzembourg)	570
Diekirch – Bigelbach	575
Redange – Martelange	590
Redange - Roodt – Redange	592
Redange – Bigonville	595
Kautenbach – Wilwerwiltz	600
Kautenbach - Consthum – Hosingen – Untereisenbach	605
Wiltz – Goebelsmühle	610
Wiltz - Bigonville – Martelange	615
Wiltz - Esch/Sûre – Neunhausen	618
Rambrouch - Esch/Sûre	619
Wiltz - Boulaide – Rambrouch	620
Wiltz - Harlange – Boulaide	622
Wiltz - Winseler – Oberwampach	625
Wiltz - Troine – Clervaux	630
Wiltz - Troisvierges – Goedange/Wemperhardt	633
Wiltz - Troisvierges – Breidfeld/Leithum	635
Wiltz – Leithum	638
Wiltz – Brachtenbach	640
Wiltz – Weicherdange - Clervaux	642
Wiltz - Heinerscheid – Clervaux	645
Wiltz - Hosingen – Rodershausen (courses scolaires)	650
Wiltz – Hosingen	655
Clervaux – Lieler	660
Clervaux – Vianden	663
Clervaux – Rodershausen	665
Clervaux - Drauffelt – Marnach	670
Clervaux – Troine	677
(Reuler) - Clervaux – Hachiville	682
Troisvierges - Hachiville	683
Troisvierges - Binsfeld – Leithum	685
Troisvierges – Wilwerdange – Huldange/Schmëtt	687
Troisvierges - Hautbellain	689
Goebelsmühle - Bavigne - Esch/Sure – Goebelsmühle	693
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	800
Rambrouch - Colmar/Usines – Ettelbruck	803
Martelange - Colmar/Usines - Colmar-Berg	805
Diekirch - Colmar/Usines	808
Luxembourg – Colmar/Usines	810
Rodange - Colmar/Usines – Diekirch	812
Arlon - Beckerich – Colmar/Usines	815
Perlé - Colmar/Usines	817
Martelange - Colmar/Usines	819
Bohey - Colmar/Usines	820

Bastogne - Colmar/Usines	822
Surré - Büderscheid/Moulin	824
Erpeldange - Colmar/Usines	825
Nocher - Heischtergronn – Nocher	829
Kehmen - Colmar/Usines – Kehmen	830
Holzthum - Colmar/Usines – Holzthum	832
Asselborn - Colmar/Usines	834
Troine - Clervaux - Colmar/Usines - Bissen/TrefilArbed	840
Weiler – Diekirch	841
Dasbourg/Pont - Colmar/Usines	842
Echternach - Colmar/Usines	848
Heischtergronn - Goesdorf – Wiltz	880
Bastogne – Wiltz	885
Bitschtermillen/Millen - Nothum/Schuman	890
Weidingen - Lentzweiler Z.I.	895

Parmi les lignes reprises ci-devant, 72 fonctionnent d'après un horaire cadencé, soit 7 lignes de plus qu'en 2000.

Aujourd'hui, le réseau des transports publics routiers régionaux (RGTR – TICE) transporte plus de 110.000 passagers par jour, résultat d'une offre attractive continuellement adaptée aux besoins.

Le matériel roulant mis en service accuse une moyenne d'âge inférieure à 3 ans. Plus des deux tiers des autobus sont équipés d'une climatisation.

L'évolution des prestations kilométriques des lignes du RGTR entre 1996 et 2001 se présente au tableau ci-dessous:

1996	**RGTR** charge+vide	**15,640,610.10**
	variation:	*13,42 %*
1997	**RGTR** charge+vide	**16,413,207.70**
	variation:	*4,94 %*
1998	**RGTR** charge+vide	**17,185,884.60**
	variation:	*4,71 %*
1999	**RGTR** charge+vide	**18,500,272.80**
	variation:	*7,65 %*
2000	**RGTR** charge+vide	**19,267,987.40**
	variation:	*4,15 %*
2001	**RGTR** charge+vide	**22.673.041,00**
	variation:	*17,68 %*

2.4.2. Les lignes d'autobus créées ou réorganisées en 2001

N° Ligne :

222 Steinfort_Luxembourg (nouvelle)
115 Howald-Kirchberg (cadence augmentée)
107 Beaufort-Luxembourg (nouvelle)
192 Hassel-Luxembourg (parcours prolongés)
205 Esch-Luxembourg (cadence 20 minutes)
207 Leudelange-Luxembourg (trajet modifié)
210 Sanem-Reckange-Luxembourg (cadence horaire)
307 Rumelange-Bettembourg (prolongée en France)
500 Beaufort-Diekirch-Ettelbruck (cadence)
570 Vianden-Ettelbruck (réorganisée)
642 Wiltz-Weicherdange-Clervaux (nouvelle)

Un nouveau service EUROBUS a été créé entre Luxembourg/Gare, Centre et Kirchberg, grâce à une fusion de 3 lignes RGTR 115, 125 et 192 qui offrent une cadence de 7 minutes sur cette relation.

38 lignes d'autobus ont par ailleurs été adaptées aux horaires cadencés des trains

Dans le cadre de la réorganisation précitée les lignes suivantes ont été supprimées en 2001

N° Ligne :

198 Fentange-Howald-Luxembourg
643 Weicherdange-Wiltz
674 Weicherdange-Clervaux
838 Marnach-Troine

2.4.3. Les transports scolaires

Depuis un certain nombre d'années, le Ministère des Transports a opté pour une organisation des transports scolaires comportant des relations directes 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. En effet, 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 2001, 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 12.50 h et à 14.00 heures ont été introduites sur 15 lignes scolaires, en vue de tenir compte des horaires des cours appliqués par les directions des lycées.

Des nouvelles lignes d'autobus ont été créées à destination de Limpertsberg et du Campus Geesseknäppchen.

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 exige de la part de l'organisation des transports publics une mise en service de moyens représentant pratiquement 200 % de la capacité nécessaire pendant le reste de la journée.

Soucieux de continuer à assurer un service de transport bien adapté aux besoins, le Ministère des Transports veille à un dialogue régulier 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» en avisant notamment les projets d'implantation de nouveaux bâtiments scolaires en fonction des possibilités de desserte des sites envisagés par les transports publics par route et par rail.

2.4.4. Les transports d'ouvriers

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

En 2001, les lignes vers les usines de Goodyear ont été adaptées aux besoins malheureusement en diminution. Les comptages effectués en 2001 sur les lignes desservant Goodyear nous renseignent d'une occupation moyenne de 5 (!) voyageurs par course.

2.4.5. Les transports transfrontaliers

Les flux de trafic générés par le développement d'un nombre toujours plus important de frontaliers travaillant au Luxembourg exigent la mise en place d'une offre de transport public attractive au-delà des frontières.

Dans la mesure où l'infrastructure ferroviaire existe notamment sur les relations avec la Lorraine et avec le Sud de la Province du Luxembourg belge l'offre mise en place est principalement axée sur le train et renforcée par l'autobus sur les relations non desservies par le chemin de fer. La dispersion des lieux de départ due surtout à une démographie clairsemée dans les Ardennes belges et l'Eifel plaide pour une organisation des transports publics basée sur l'autobus.

S'y ajoute que tant les prix substantiellement plus élevés des transports en commun dans nos pays limitrophes que les prix attrayants du carburant automobile au Luxembourg incitent nombre de frontaliers à utiliser leur voiture particulière jusqu'à la frontière. Ce phénomène conduit à la nécessité encore plus prononcée à l'avenir de créer des parkings d'accueil aux frontières luxembourgeoises aux points d'intersection avec les réseaux ferroviaire et routier des transports en commun.

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 réalisée sur les transports publics entre la Rhénanie-Palatinat et Luxembourg.

Conformément aux conclusions y relatives, une ligne d'autobus transfrontalière vient d'être mise en service entre Bitburg et Luxembourg en mars 2002.

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.

Des sondages du trafic automobile aux passages frontaliers luxembourgeois français ont été réalisés en octobre 2001. Les résultats, attendus pour avril 2002, permettront d'adapter l'offre de transport public aux besoins recensés.

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 juin 2001, le nombre de passagers dépasse les 400 par jour ouvrable.

Une augmentation de la capacité du parking d'accueil à Mesenich s'avère indispensable pour répondre à la demande croissante des frontaliers disposés à utiliser l'autobus pour aller travailler à Luxembourg-Ville.

2.4.6. Les réalisations projetées

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

- Réorganisation de l'offre de transport public dans la région au Nord et au Nord-Est d'Ettelbruck et de Diekirch.

- Réorganisation des lignes publiques d'autobus dans la région Sud-Ouest de Wiltz.

- Amélioration de la desserte du Roeserbann

- Augmentation de la fréquence sur les lignes RGTR 130 Grevenmacher – Luxembourg et 150 Sandweiler – Luxembourg.

- Réorganisation de la ligne 450 Wasserbillig – Grevenmacher – Luxembourg.

En vue d'augmenter l'efficacité des transports publics par route au cours des années à venir, il sera indispensable d'optimiser l'usage des infrastructures existantes en termes de capacité de

transport de personnes. Notons qu'aux heures de pointe, les autobus utilisent l'espace de circulation de façon beaucoup plus efficace que l'automobile.

Comme l'attractivité du transport public dépend essentiellement de sa vitesse et de sa régularité, des mesures devront être prises au niveau de la priorité à accorder aux véhicules affectés au service public, la priorité devant revenir dans ce contexte à l'aménagement de voies de circulation spécialement réservées au autobus.

2.4.7. Les tarifs

La conversion des tarifs en €uro a été préparée par des réunions inter-réseaux et par des cours de formation du personnel de conduite.

Les tarifs ont été légèrement abaissés au 1er janvier 2002.

Un nouveau manuel à l'usage du personnel a été émis fin 2001.

Une campagne de sensibilisation a été lancée fin 2001 avec le but de favoriser la prévente de titres de transport pour décharger les conducteurs d'autobus et pour éviter des pertes de temps dues à la vente de billets.

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 2002.

2.5. Les transports de l'éducation différenciée

2.5.1. La législation en vigueur

Par le vote de la loi du 16 août 1968 portant création d'un établissement d'enseignement de Logopédie et de celle du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée le législateur a donné son aval à la création de centres spécialisés appelés à prodiguer une instruction spéciale aux élèves qui, de par des particularités au niveau sensoriel, caractériel ou mental ne peuvent pas suivre l'enseignement traditionnel.

Conformément à l'article 8 de la loi du 14 mars 1973, le Ministère des Transports est chargé de l'organisation des transports en résultant.

2.5.2. L'évolution du dossier en 2001

En l'an 2001, la règle de conduite arrêtée lors de la réorganisation entamée en 1992, a été entièrement respectée.

L'accentuation notée des prestations fournies a son origine dans :

- l'intégration de nouveaux centres spécialisés et foyers dans les transports,
- la desserte d'un plus grand nombre d'écoles du primaire et du préscolaire dans le cadre de l'intégration scolaire, toutes les demandes présentées ayant eu une suite favorable,
- l'augmentation du nombre des séjours d'observation de courte et moyenne durée, dans l'intérêt de tous les centres spécialisés qui en ont présenté une demande,

- l'extension des trajets journaliers,
- le dédoublement des courses journalières.

Par ailleurs, le Ministère des Transports a fait suite à l'ensemble des demandes présentées dans le cadre des transports organisés à des fins culturelles, récréatives et sportives des élèves handicapés physiques et polyhandicapés.

Il en a été de même des transports effectués dans le cadre de l'insertion voire de la réinsertion d'adultes, handicapés physiques, dans la vie professionnelle, dont le nombre à très sensiblement pointé vers le haut.

2.5.3. Les mesures mises en oeuvre

- A quelques rares exceptions près (localités éloignées des trajets traditionnels), la desserte individuelle intégrale des divers Centres spécialisés a pu être réalisée, ce qui a eu pour effet un raccourcissement très sensible des trajets journaliers.

- Par suite de la desserte individuelle quasi intégrale des Centres spécialisés, la durée des courses a pu être ramenée à 45 minutes par unité, un dépassement d'une dizaine de minutes n'étant toléré qu'en cas de domiciles éloignés des élèves.

- La grande majorité des entreprises contractantes penche pour un remplacement du matériel roulant après 2 ans.

- Ainsi, et pour le plus grand bien des élèves, tous les transports sont-ils effectués moyennant un matériel roulant de haut standard technique, offrant toutes les garanties en matière de sécurité, de confort et de rapidité.

Tableau 2.5.- A

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

Ajoutes opérées pendant l'an 2001

- Ecole préscolaire - WALDBILLIG	(i)
- Ecole St. Elisabeth - TROISVIERGES	(Nc)
- Lycée technique du Centre	(i)
- Fleurs WÜST - HEISDORF	(R)
- Ecole préscolaire OSPERN	(i)
- Villa LOLA – DIEKIRCH	(F)
- Centre scolaire – WINCRANGE	(i)
- La Provençale – LEUDELANGE	(R)
- Kannerduerf – MERSCH	(F)
- C.H.N.P. – ETTELBRUCK	(R)
- Ateliers thérapeutiques – MERSCH	(R)
- WALFERDANGE	(R)
- Foyer du Jour – NIEDERCORN	(F)
- Garderie STEPZERTEN – MONDERCANGE	(F)
- Ecole A. WINGERT – SCHIFFLANGE	(i)
- Coopérative « Lelljer Gart » - LULLANGE	(R)
- Lycée technique MERSCH	(i)

- Ligue HMC – BASTENDUERF	**(Nc)**
- Atelier Thérapeutique DITTGESBACH	**(R)**
- Villa ICARUS – INGELDORF	**(F)**
- « Gärtnerei op SCHOCK » - REICHLANGE	**(R)**
- IEES – FENTANGE	**(i)**
- Ecole Européenne	**(i)**
- Garage FORD – EUROMOTOR	**(R)**
- Administration des Contributions Luxembourg	**(R)**
- Ecole préscolaire – DALHEIM	**(i)**
- Ministère des Affaires Etrangères	**(R)**
- Ministère de l'Intérieur	**(R)**
- Centre Socio Educatif – DREIBORN	**(Nc)**
- COLOR – STEINHÄUSER	**(R)**
- CITABELL – LEUDELANGE	**(R)**
- Piscine Olympique – KIRCHBERG	**(A.S.)**
- Piscine Municipale-rue des Bains	**(A.S.)**
- Centre Sportif – WEILER-LA-TOUR	**(A.S.)**
- Foyer PIETERT	**(Nc)**

Remarques :

(Nc)	=	Nouveau Centre desservi
(R)	=	Réinsertion professionnelle
(i)	=	Intégration scolaire
(F)	=	Foyer desservi
(A.S.)	=	Activités sportives

Tableau 2.5.- B

Données statistiques

Extension progressive de lignes

Année	Nombre de courses journalières
1991-1992	66 (avant la réorganisation)
1992-1993	88 (1ère 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
2001-2002	237 **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)

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	En 01/02
Nord	17	22	26	26	28	30	30	38	38	38	43
Sud	26	34	36	53	55	64	68	73	86	89	101
Est	10	14	16	22	24	24	23	31	34	37	42
Centre	13	18	20	21	23	30	40	49	44	47	51
Total	**66**	**88**	**98**	**122**	**130**	**148**	**161**	**191**	**202**	**211**	**237**

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	En 01/02
Minibus (9 places)	61	71	91	97	115	125	150	161	156	175
Bus (30 places)	17	17	16	16	18	24	28	30	44	46
Bus (40 places)	4	4	6	6	5	4	5	4	4	6
Bus (supér. à 40 places)	6	6	9	11	10	8	8	7	7	10
Total	**88**	**98**	**122**	**130**	**148**	**161**	**191**	**202**	**211**	**237**

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	En 01/02
Minibus (9 places)	8665	11005	14364	16603	20226	21433	25628	26339	28070	32665
Bus (30 places)	2835	2058	2150	2405	2905	3585	4625	5558	7303	9225
Bus (40 places)	472	230	760	770	630	530	635	545	547	825
Bus (supér. à 40 places)	611	650	1025	1340	1160	885	950	820	940	1635
Total	**12583**	**13943**	**18299**	**21118**	**24921**	**26433**	**31838**	**33262**	**36860**	**44350**

Clientèle transportée

a)	Nombre des élèves transportés **journellement**	+/- 1.400 unités
b)	Séjours d'observation de courte durée **par an**	+/- 1.500 unités
c)	Changements d'adresse **définitifs** d'élèves	+/- 250 unités par an

	nécessitant le réaménagement **intégral** des trajets arrêtés en début d'année scolaire	
d)	Changements d'adresse **temporaires** d'élèves nécessitant le réaménagement **partiel** des trajets journaliers existants	+/- 450 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)
2002	10.600.000 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 ont été reléguées à des règlements grand-ducaux, dont l'élaboration requiert la mise en oeuvre d'un ensemble considérable de mesures réglementaires:

- 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;

- règlements grand-ducaux réglant
  a) l'immatriculation, le contrôle technique périodique et l'aménagement et le chargement des véhicules ferroviaires, ainsi que

---

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

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.

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.

Le 5 juillet 2001, le Parlement Européen a confirmé 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.

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

1° au bout d'une période transitoire de 5 ans, la libéralisation du fret soit étendue aux réseaux nationaux et internationaux;

2° les droits d'accès au réseau de chemin de fer soient étendus "au plus tard d'ici 2010 à tous les transports internationaux de passagers";

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

- Les dérogations, dont celles concernant le Luxembourg ont été maintenues, à l'exception d'une clause intéressant seulement l'Autriche qui a été supprimée à la demande du pays concerné.

- 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 cadre du Livre blanc et la présentation d'un nouveau paquet ferroviaire

Les Conseils Européens de Stockholm et de Göteborg ont retenu comme objectif prioritaire la poursuite de la réforme du secteur ferroviaire européen avec la présentation d'un second paquet de mesures.

Ces orientations ont été développées dans le Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix" adopté par la Commission le 12 septembre 2001. Dans la stratégie de rééquilibrage modal proposée par la Commission, la revitalisation du secteur ferroviaire constitue un élément essentiel qui s'articule notamment autour de la mise en place d'un cadre tarifaire équitable pour l'ensemble des modes de transport, permettant de valoriser les modes les plus respectueux de l'environnement et la poursuite du développement du réseau transeuropéen de transport avec une priorité forte pour le rail en se concentrant sur la suppression des goulets d'étranglement.

Dans le nouveau paquet ferroviaire soumis au Conseil le 25 janvier 2002, la Commission présente cinq actions législatives pour progresser vers un espace ferroviaire européen intégré. Il s'agit

(1) d'une proposition de directive sur la sécurité,
(2) d'amendements des directives d'interopérabilité grande vitesse et rail conventionnel,
(3) d'une proposition de règlement sur l'agence ferroviaire européenne pour la sécurité et l'interopérabilité,
(4) d'une proposition de recommandation de décision du Conseil autorisant la Commission à négocier les conditions d'adhésion de la Communauté à la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et
(5) d'amendements à la directive 91/440 pour étendre les droits d'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les services de fret domestique.

3.1.4. 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 a poursuivi un double objectif:

- d'une part, elle a comporté 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 a introduit 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, tout en renvoyant 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 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 également reflété dans la loi du 24 juillet 2000.

Au cours de l'exécution de la loi du 24 juillet 2000 il s'est avéré que:

- certains projets respectent l'enveloppe financière autorisée par le législateur sous le bénéfice de la mise en compte des hausses légales;
- d'autres projets montrent après réévaluation que l'enveloppe budgétaire accordée par le législateur n'est pas suffisante;
- la consistance d'une troisième série de projets doit être revue au regard des difficultés que pose leur conception actuelle au niveau de leur insertion dans le programme d'extension du réseau ferré national et des raccordements ferroviaires du pays au réseau ferré international;
- un dernier projet doit être retiré du relevé approuvé par la présente loi.

Un premier amendement à apporter à la loi du 24 juillet 2000 au courant du mois de mars 2002 contient les éléments suivants:

a) réévaluation du coût du renouvellement et de modernisation des installations fixes des lignes de Noertzange à Rumelange et de Tétange à Langengrund, en particulier dans les secteurs des gares (projet 5 de la loi);

b) réévaluation du coût du projet 6 de la loi "Gare d'Esch-sur-Alzette: modernisation et renouvellement des installations fixes";

---

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

c) réévaluation du coût du projet 4 de la loi "Renouvellement de voie, d'appareils de voie et du poste directeur en Gare de Wasserbillig";
d) réévaluation du coût du projet 1b de la loi "Ligne Zoufftgen-Luxembourg"; aménagement d'une troisième 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";
e) redéfinition du projet 8 en vue de la sécurisation du viaduc existant en attendant la définition du projet de construction d'un nouveau pont à deux voies, parallèle au viaduc de Pulvermuehle existant;
f) insertion du nouveau projet du renouvellement et de la modernisation complète de l'antenne ferroviaire de Kautenbach à Wiltz.
g) abandon du projet 7 de la loi du 24 juillet 2000 "Création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en Gare de Luxembourg" en vue de définir un projet de rechange qui fera l'objet d'une nouvelle approbation du législateur;
h) abandon du projet 13 de la loi "Modernisation et renouvellement de la ligne de Luxembourg à Kleinbettingen" en attendant une décision définitive des autorités belges en ce qui concerne la modernisation de la section belge de la ligne ferroviaire de Bruxelles à Luxembourg;

Les nouveaux projets ferroviaires définis dans le cadre de la stratégie "mobilitéit.lu" seront successivement par après soumis à l'approbation du législateur au fur et à mesure de la finalisation des avants-projets sommaires afférents.

Dans le contexte confort et ponctualité les responsables des CFL avaient présenté au Ministre 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.

Une première réalisation sur ce point a été la présentation du projet-pilote de la Gare de Mersch le 18 février 2002. Le but de ce projet-pilote est de montrer toutes les possibilités qui existent aujourd'hui et plus particulièrement sur une intersection entre réseaux trains et bus pour améliorer l'approche client. Le système de téléaffichage est une innovation particulièrement intéressante. Il ne montre non seulement au client intéressé quand et sur quel quai son bus prendra le départ, mais informe également le conducteur d'autobus s'il doit attendre un train en retard ou non, grâce à un système de localisation par satellite et donc indépendamment de toute intervention manuelle et après consultation de données. Au courant du printemps 2002 un sondage aidera à déterminer si les transformations de la Gare de Mersch ont su répondre aux besoins des clients. Si les modernisations s'avèrent efficaces, elles trouveront peu à peu leur place dans toutes les gares du réseau luxembourgeois.

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

Soucieux de valoriser davantage la desserte de la relation ferroviaire reliant les trois villes sièges de l'Union Européenne, en termes de confort et des temps de parcours, le Gouvernement a, en étroite collaboration avec les CFL, pris l'initiative vis-à-vis de la Belgique et de la France pour convoquer un groupe de travail tripartite composé d'experts des CFL, de la SNCB, de la SNCF et de RFF (Réseau Ferré de France) en vue d'établir un inventaire des mesures à court, moyen et long termes susceptibles d'améliorer la situation actuelle.

La mission a été définie comme suit:
- actualiser les études réalisées sur l'amélioration du service voyageurs entre Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg;
- 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;
- procéder à une analyse économique des scénarios de solution retenus.

---

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

Par ailleurs, le groupe d'experts a pour mission de proposer une distinction entre:
- 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;
- des solutions à plus long terme qui engloberont les aspects infrastructure et mode d'exploitation et qui confronteront les hypothèses suivantes: l'exploitation de la relation au moyen de trains pendulaires; les solutions à préconiser pourront comporter une réalisation par étapes.

Les premières retombées concrètes des travaux de ce groupe avaient déjà été transposées lors du changement d'horaire du 29 mai 2000. A partir de cette date, la desserte cadencée de la ligne Luxembourg - Bruxelles est assurée à l'exception de 2 paires de trains par du matériel du type AM 96, matériel climatisé et à la pointe du progrès. De même l'EC 102/103 "Grand-Ducal" offre les mêmes caractéristiques de confort, tandis que les EC 90/91 "Vauban" sont composés par du matériel moderne des chemins de fer suisses. Reste à remarquer que le train express 295 "Jean Monnet" bénéficie à partir de cette même date d'un horaire accéléré entre Bruxelles et Luxembourg.

Ainsi en semaine 22 trains aller/retour circulent journellement entre Luxembourg et Bruxelles dont:
- 16 IC en cadence horaire de 5 heures à 20 heures - matériel utilisé AM 96 (14) et AM 80 (2);
- 1 train rapide "le Grand-Ducal" - matériel utilisé AM 96;
- 5 trains de la relation Bruxelles - Strasbourg.

Le samedi et dimanche circulent 20 aller/retours dont:
- 15 IC en cadence horaire de 6 heures à 20 heures - matériel utilisé AM 96;
- 5 trains de la relation Bruxelles - Strasbourg.

Meilleurs temps de parcours (trains avec arrêts à Arlon et Namur):

Luxembourg	-	Bruxelles L.	138 minutes (2h18)
Bruxelles L.	-	Luxembourg	140 minutes (2h20)
Luxembourg	-	Bruxelles/Midi	156 minutes (2h36)
Bruxelles/Midi	-	Luxembourg	160 minutes (2h40)

Temps de parcours de IC (8 arrêts en cours de route):

Luxembourg	-	Bruxelles L.	162 minutes (2h42)
Bruxelles L.	-	Luxembourg	162 minutes (2h42)
Luxembourg	-	Bruxelles/Midi	183 minutes (3h03)
Bruxelles/Midi	-	Luxembourg	183 minutes (3h03)

Les conclusions qui peuvent être tirées en ce qui concerne les mesures à plus long terme sont les suivantes:

- les investissements en infrastructure nécessaires pour permettre la réduction des temps de parcours sont du même ordre de grandeur lorsqu'on envisage:
  - l'amélioration du tracé actuel pour la circulation de matériel pendulaire,
  - ou la rectification du tracé actuel pour la circulation de matériel classique à 160 km/h.

Il se situent aux alentours de 250 millions € ou de 283 millions € selon que l'on envisage ou non la réélectrification de la ligne entre Bruxelles et la frontière luxembourgeoise (pour cause de durée de vie des installations actuelles.

Ces investissements comportent une partie fonctionnelle qui doit de toute manière être effectuée pour assurer l'entretien des infrastructures (de l'ordre de 170 - 200 millions €) et une partie "extension de capacité" plus spécifiquement liée à la réduction des temps de parcours (de l'ordre de 75 - 85 millions €).

- les gains de temps possibles entre Bruxelles Quartier Léopold et la frontière luxembourgeoise sont les suivants:
  - 8' pour les IC J;
  - 10' pour les trains internationaux classiques;
  - 22' pour les trains pendulaires.

  Ces gains permettant d'annoncer les temps de parcours commerciaux suivants entre Bruxelles - Quartier Léopold et Luxembourg (avec arrêt à Namur et Arlon):
  - 1h48 pour un train pendulaire et
  - 2h00 pour un train classique.

- Dans l'hypothèse d'utilisation de matériel pendulaire, un schéma d'exploitation prévoyant des relations entre Bruxelles et Strasbourg apparaît le plus opportun sur le plan commercial.

  Il impose l'achat de matériel pendulaire que l'on peut estimer à 180 millions € dans l'hypothèse de 6 aller-retours entre Bruxelles et Strasbourg (9 rames à 20 millions €).

- Le choix de procéder ou non de manière anticipative à la réélectrification et le choix de la tension de réélectrification sont des options techniques qui doivent être débattues plus avant compte tenu notamment
  - de l'intérêt ou non pour l'exploitation de la ligne de regrouper d'importants chantiers au même moment;
  - des options retenues par les CFL au niveau des tensions de réélectrifiction avec les conséquences que cela suppose au niveau du matériel classique effectuant la relation Bruxelles - Luxembourg.

  L'étude constitue une première évaluation des investissements en infrastructure et en matériel nécessaire pour permettre une réduction des temps de parcours entre Bruxelles et Luxembourg, et de leur impact sur les recettes et coûts d'exploitation des trains internationaux et des trains IC circulant sur cet axe.

Lors d'une réunion qui s'est tenue le 7 novembre 2001 à Bruxelles, la délégation luxembourgeoise a été informée que le plan décennal de la SNCB prévoit la mise à 4 voies du tronçon de ligne Bruxelles - Ottignies. Par ailleurs, la construction d'une ligne nouvelle Ottignies - Gosselies le long de l'autoroute E 411 passant par Daussoulx avec une gare de correspondance à Rhines est prévue. Comme l'axe de l'infrastructure projetée s'orientera directement sur Charleroi, le raccordement de la ligne nouvelle sur l'axe existant Namur - Luxembourg ne pourra se faire que suite à la construction d'un nouveau pont sur la Meuse et d'une ligne de raccordement d'une dizaine de kilomètres dont le coût de réalisation est jugé prohibitif par les autorités belges.

Même si les travaux d'aménagement de la ligne à partir de Bruxelles jusqu'à la hauteur de Namur, ainsi que le report du trafic marchandises sur l'axe Athus - Meuse à partir de fin 2002, comportent un effort de décongestion de l'axe Bruxelles - Luxembourg, le tronçon de ligne nouvelle projeté entre Ottignies et Rhines sans connexion avec la ligne ferroviaire existante à la hauteur de Namur ne saurait être considéré comme faisant partie de mesures d'amélioration de l'axe de chemin de fer entre Bruxelles et Luxembourg.

A la demande des autorités luxembourgeoises, le Ministère belge des Transports a invité la SNCB à étudier la faisabilité d'une amélioration de la desserte Bruxelles - Luxembourg qui pourrait consister en l'optimisation de certains trains actuels (créneau horaire, réduction du nombre d'arrêts, etc ...).

3.2.3. Le raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV Est-Européen

L'arrangement trouvé en février 1990 entre le Ministre des Transports luxembourgeois et le chargé de mission du Gouvernement français en présence des représentants de l'Ambassade de France, de l'IGF, de la SNCF et des CFL, prévoyait déjà le montant de 450 millions FF (aux conditions de 1989) pour la participation luxembourgeoise. En échange la partie française était d'accord pour prolonger jusqu'à Luxembourg 4 paires de rames TGV par jour pour les relations vers Paris et vers Strasbourg suivant des horaires qui restent à déterminer entre la SNCF et les CFL; ces horaires s'orienteront cependant au principe d'un séjour d'une demi-journée dans la ville de destination. Par ailleurs il était convenu d'améliorer l'infrastructure ferroviaire de part et d'autre de la frontière pour augmenter la vitesse, le confort de roulement et la ponctualité des trains sur la ligne Luxembourg-Metz.

Cet arrangement a servi de base pour le protocole d'accord signé le 17 septembre 1992 par les Ministres des Transports français et luxembourgeois qui rappelaient par ailleurs le montant forfaitaire de la contribution luxembourgeoise convenu en 1990 et le principe de la desserte de notre capitale par 4 paires journalières de TGV pour les relations Luxembourg-Paris et Luxembourg-Strasbourg sans charge de compensation pour les CFL dans l'hypothèse d'une exploitation déficitaire.

Le protocole d'accord proprement dit comporte les éléments suivants:

1° Le temps de parcours pour la relation Luxembourg-Paris et pour la relation Luxembourg-Strasbourg est arrêté à respectivement 2h15 et 1h25 contre 3h28 et 2h05 pour les meilleures relations actuelles.

2° Les autorités françaises sont d'accord pour aménager une ligne nouvelle entre la périphérie de Paris et le Nord de Strasbourg permettant des circulations à 350 km/h et passant entre Metz et Nancy. Le raccordement de la ligne Luxembourg-Metz sur la ligne nouvelle se fera près de Pagny pour les relations vers Paris et près de Baudrecourt pour les relations vers Strasbourg qui sera raccordée à la ligne nouvelle près de Vendenheim par le tronçon de ligne existant aménagé pour des vitesses de 220 km/h. La ligne Metz-Luxembourg sera améliorée aux frais des propriétaires respectifs.

3° Le Luxembourg participe au financement des travaux requis par la réalisation du projet en territoire français dans les formes et suivant les modalités découlant du montage juridique et financier retenu pour l'ensemble du projet.

4° Enfin, les deux parties conviennent de développer la coopération ferroviaire bilatérale pour assurer un raccordement approprié du Grand-Duché de Luxembourg au réseau TGV, pour insérer le TGV-Est et la connexion de la capitale luxembourgeoise de façon optimale dans le schéma directeur européen de la grande vitesse ferroviaire et pour améliorer les relations ferroviaires entre le Luxembourg et l'Est de la France.

En septembre 1993 le Gouvernement français avait décidé le principe de la réalisation du TGV-Est, mais avait retenu pour des raisons de coût de construire la ligne nouvelle en deux phases; la première phase comportant les tronçons de ligne nouvelle Paris - Vallée de la Moselle et Réding - Vendenheim; la seconde phase prévoyant la construction du tronçon intermédiaire reporté à plus tard. Ce phasage n'affectant pas la relation Luxembourg-Paris, mais réduisant de moitié le gain de temps de parcours sur la relation Luxembourg-Strasbourg devant être de 1h45 en attendant l'achèvement de la seconde phase au lieu d'être ramenée à 1h25 comme convenu en septembre 1993.

Placé devant l'alternative de réduire proportionnellement aux avantages perdus le montant de la contribution promise, avec comme conséquence d'aggraver encore les difficultés des autorités françaises de boucler le dossier financier et de voir dès lors la réalisation du projet être reportée une nouvelle fois ou de confirmer le montant initial de la contribution dans l'intérêt d'une réalisation rapide du projet, le Gouvernement avait opté à l'époque pour la deuxième solution.

Il avait pourtant insisté vis-à-vis des autorités françaises pour un engagement clair sur le concept d'exploitation futur de la relation Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg qui devra rester sans rupture de charge à Luxembourg et tenir compte d'une amélioration substantielle de la vitesse et du confort des trains. Il avait en plus rappelé que la contribution pour laquelle il s'est engagé constitue un montant forfaitaire et unique et qu'il appartiendra à la partie française d'assurer le financement de la seconde phase de réalisation du projet en-dehors de tout nouveau concours financier de l'Etat luxembourgeois.

Au moment où les négociations franco-luxembourgeoises ont été reprises en septembre 1999, le dossier se présentait comme suit:

En présence d'une rentabilité limitée des investissements le projet a subi plusieurs réductions depuis les premières vues de 1989 faisant qu'en définitive la première phase de réalisation du projet prévoit que la ligne nouvelle sera construite entre la région parisienne et la localité lorraine de Baudrecourt, amputant le Luxembourg du bénéfice d'une relation Grande Vitesse Luxembourg - Strasbourg avant la réalisation du second tronçon résiduel, reléguée à la 2e phase du projet.

L'investissement s'avérant selon les devis successifs plus important que les estimations de fin des années 80, le Gouvernement français avait présenté la demande au Luxembourg pour augmenter sa mise initiale de 450 (actualisé à quelque 550 Mio FRF en 2001) à 770 Mio FRF parallèlement à l'accord des collectivités régionales françaises pour revoir leur participation à la hausse dans un même ordre de grandeur.

3.2.4. Signature de la Convention avec 17 collectivités territoriales françaises

La convention de réalisation et de financement de la première phase du TGV Est-Européen entre l'Etat français et 17 collectivités territoriales françaises a été signée à Paris le 7 novembre 2000.

Pour répondre à des besoins de transprt et à une préoccupation d'aménagement du territoire à l'échelon national et européen, le Gouvernement français a décidé de réaliser la première phase du TGV Est-Européen et arrêté les décisions suivantes:

- le décret du 14 mai 1996 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction du TGV Est-Européen;
- les décisions prises par le Gouvernement, confirmées par le communiqué du Gouvernement du 4 février 1998;
- les décisions prises par le Gouvernement relatives à la réalisation et au financement de la première phase du TGV Est-Européen entre Vaires et Baudrecourt, adoptées le 29 janvier 1999, par l'ensemble des partenaires associés à la réalisation et au financement du TGV Est-Européen.

3.2.5. Signature du protocole d'accord le 28 janvier 2002 entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

3.2.5.1. La consistance et les modalités de réalisation du raccordement

- Le Luxembourg participe à la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse entre Vaires-sur-Marne (Ile de France) et Baudrecourt (Lorraine). Cette ligne nouvelle autorisera une vitesse potentielle maximale de 350 km/h, une vitesse d'exploitation maximale de 320 km/h étant prévue lors de la mise en service en 2006.

- La ligne ferroviaire existante Metz - Luxembourg sera aménagée pour en améliorer la vitesse, la sécurité et l'exploitation.

- La desserte Paris - Luxembourg comportera au moins quatre aller-retours quotidiens sans rupture de charge.

- Dès la réalisation de la première phase du TGV Est-Européen, le temps de parcours pour ces quatre aller-retours entre Paris et Luxembourg sera au plus de 2 heures et 15 minutes, y incluse la durée des arrêts intermédiaires.

- Les horaires de ces trains seront programmés en vue de satisfaire au mieux les besoins et les intérêts en présence, et de s'insérer dans les plages horaires indicatives suivantes:
  - au départ de Luxembourg (06.00 - 08.00 heures), (09.00 - 11.00 heures), (12.00 - 16.00 heures) et (17.00 - 20.00 heures);
  - au départ de Paris (06.00 - 08.00 heures), (08.00 - 10.00 heures), (16.00 - 18.00 heures) et (19.00 - 20.00 heures).

- Dans le cadre de la première phase du TGV Est-Européen, la desserte entre Luxembourg et Strasbourg sera assurée par des trains classiques. La desserte

comportera au moins quatre aller-retours quotidiens sans rupture de charge avec des temps de parcours de 2 heures et 5 minutes.

- Après la réalisation de la seconde phase du TGV Est-Européen, la desserte entre Luxembourg et Strasbourg sera assurée par des rames TGV avec des temps de parcours de 1 heure et 25 minutes et au moins quatre aller-retours quotidiens sans rupture de charge.

- Le risque commercial de l'exploitation du TGV Est-Européen sera supporté intégralement par la partie française.

3.2.5.2. La contribution financière du Grand-Duché

- Sous réserve de l'approbation préalable de la Chambre des Députés, le Gouvernement luxembourgeois apportera au Gouvernement français une contribution financière de 117.386.000 € aux conditions économiques de juin 1997, constituant une contribution forfaitaire pour l'ensemble du projet. Le Gouvernement français renonce expressément à demander au Gouvernement luxembourgeois une quelconque contribution supplémentaire pour la réalisation de la 2e phase du projet.

- En actualisant la participation luxembourgeoise pour les années 1999 - 2002 avec l'indice TP 01 d'une valeur de 457,1 et en estimant l'évolution de l'indice TP 01 pour les années 2003 - 2006 sur base de l'évolution moyenne de l'indice TP 01 de juin 1997 - juin 2001, la participation totale luxembourgeoise peut être estimée à 141 millions €.

- La contribution financière du Grand-Duché de Luxembourg fera l'objet d'appels de fonds mensuels émis par le Gouvernement français.

- Les dépenses y relatives sont déjà prévues dans la programmation pluriannuelle du Fonds des raccordements ferroviaires internationaux.

Le protocole prévoit que si la réalisation du TGV Est-Européen est abandonnée en cours d'exécution ou ne peut pas se faire en conformité avec les stipulations essentielles du protocole, le Gouvernement français remboursera au Gouvernement luxembourgeois l'intégralité des fonds versés par ce dernier.

3.3. L'actualité ferroviaire

3.3.1. Les agencements organisationnels

L'exercice 2001 était marqué par la nomination d'un nouveau directeur général des CFL. Des propositions de réorganisation agencées avec l'aide d'un consultant externe ont été transposées en fin d'année et ont entraîné un nombre important de changements au sujet de l'organisation de la compétence des différents directeurs et chefs de service.

Afin de répondre aux exigences de la politique nationale et de préparer la perspective éventuelle d'une libéralisation du transport public, deux nouvelles divisions étaient créées au cours de l'année 2001, à savoir les divisions Environnement et Stratégie/Développement.

3.3.2. Les réalisations

Au cours de 2001, la mise en oeuvre du nouvel Audit Interne a été finalisée. Le personnel devant réaliser les nouvelles missions d'audit a été recruté parmi le personnel des CFL. Le plan pluriannuel établi avec l'aide du consultant a été approuvé.

Trois projets d'audit on été réalisés au courant du dernier trimestre de l'an 2001, à savoir:

- frais de déplacement et de représentation,
- budgets d'investissement et d'exploitation,
- achats de matières premières et consommables.

La division Qualité du service Coordination et Planification mettait les touches finales sur le Projet Pilote de la Gare de Mersch, suivant les lignes du plan d'action Qualité mis au point en 2000. L'inauguration officielle de la Gare de Mersch rénovée eut lieu le 18 février 2002 en présence du Ministre des Transports.

La division Communication du service Coordination et Planification continuait tout au cours de l'exercice 2001 sa mission d'améliorer la communication interne et externe. Les journaux officiels "CFL-Express" (toute boîtes) et "Info-Bulletin" (journal interne) ont été publiés.

3.3.3. Les projets

Le projet CRM (Centre de Remisage et de Maintenance) est destiné au remisage, à la maintenance et au nettoyage du matériel ferroviaire CFL et étranger. Il est censé à remplacer les Ateliers et le Dépôt de Luxembourg en regroupant les activités en un seul site. Le terrain disponible se situe sur l'emplacement de l'actuel Dépôt de Luxembourg.

Une étude relative à la conception et à l'implantation du nouveau CRM à Luxembourg a été effectuée.

La procédure d'autorisation commodo-incommodo a été adjugée. Un relevé historique du site a également été établi en vue de la constitution des dossiers "Cessation des activités" et "Dépollution du site".

Les conditions d'exploitation dans les faisceaux de remisage ont dû être adaptées à la directive européenne concernant la mise à disposition des réseaux aux tiers exploitants. Pour cela une réévaluation du budget du projet a dû être effectuée.

3.3.4. La ponctualité

La ponctualité du service voyageurs a été une des préoccupations majeures du service GR pendant l'année 2001. Durant cette période, le "Groupe de Travail Ponctualité" s'est réuni à six reprises pour analyser la situation et proposer des mesures d'amélioration.

Le degré de ponctualité des trains de voyageurs du service national (i.e. retard inférieur à 5') qui était en moyenne de 92,3 % a augmenté au cours de l'année 2001 pour arriver à 94,2%.

L'abolition des lignes transversales à partir de juin 2001 ainsi que la modification des règles de correspondance en fin de soirée ont contribué a une augmentation du taux de ponctualité. Malheureusement cette ponctualité risque de se dégrader avec les problèmes de pénurie de matériel voyageurs apparus à partir d'octobre 2001.

Le bon résultat de régularité du trafic voyageurs national ne saura pourtant cacher le score toujours médiocre réalisé par le trafic voyageurs international. Seulement 82,5% des trains internationaux accusaient un retard de moins de 5 minutes. L'axe de transit Bruxelles-Bâle avec un taux de ponctualité de 63,4 % s'avère le moins performant. La relation Luxembourg - Bruxelles avec 83,6 % s'est améliorée de 10 points suite à l'augmentation du temps de parcours de 6' entre Bruxelles et Luxembourg.

Côté fret les analyses de la ponctualité relevés en gare de Bettembourg ont montré que 75,2% des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (71,8% pour les trains de fret internationaux et 87,8% pour les trains de fret nationaux). Sur l'axe de transit France-Belgique le taux de ponctualité était de 67,5% à l'entrée et de 62,4% à la sortie du réseau luxembourgeois.

3.4. La stratégie des CFL

L'entité Stratégie et Développement fait le monitoring de l'évolution de la politique communautaire et nationale des transports. Elle évalue les opportunités et risques liés à ces évolutions et fait des propositions d'adaptation de la stratégie des CFL au Comité des Directeurs. L'équipe de ce département assiste et conseille le Comité des Directeurs et le Conseil d'Administration dans les projets stratégiques.

Dans le cadre de ses activités, cette cellule a élaboré une présentation reprenant les grands principes du concept stratégique exposé par la Direction Générale au Conseil d'Administration lors de sa séance du 29 janvier 2001. En date du 26 mars 2001 ce concept a été soumis au Conseil d'Administration sous forme d'un document rédigé, tenant compte de certaines suggestions d'amendements ou de compléments d'éléments commerciaux.

A l'issue du débat sur ce document la Direction Générale a vu se concrétiser le besoin d'assurer la pérennité et le développement durable du Groupe CFL dans un environnement changeant , orienté vers la compétitivité.

Au vu du caractère structurel du déficit des CFL et en prenant en considération le risque de voir s'aggraver davantage ce déficit, la Direction Générale a engagé une réflexion d'ensemble des atouts et des faiblesses de l'entreprise.

Le but de la démarche est de redresser définitivement la situation financière. Une analyse critique des sources d'optimisation des résultats financiers devrait dégager des alternatives et solutions possibles afin de rééquilibrer à terme les résultats financiers et contribuer à une amélioration de la rentabilité des prestations de service et de la compétitivité de la société.

Pour assurer le succès de cette mission le Conseil d'Administration a décidé de s'adjoindre les services d'un consultant externe, dont la mission consiste principalement à assister la direction:

- l'identification, la définition des priorités d'analyse critique elle-même des différentes sources d'optimisation des résultats financiers du Groupe CFL et donc de sa situation financière,
- l'élaboration de recommandations, de la définition des priorités et des plans d'action de mise en œuvre.

L'entité Stratégie et Développement est également en charge des affaires internationales et des relations avec les sociétés ferroviaires étrangères.

L'équipe stratégie travaille actuellement sur
- l'analyse de l'impact du paquet ferroviaire sur les CFL,
- les questions d'interopérabilité conventionnelle,
- le concept stratégique des CFL permettant de déterminer les orientations futures des CFL et les besoins en personnel, matériel et infrastructures qui en découlent.

En outre, cette équipe collabore avec le Ministère des Transports à l'élaboration de règlements grand-ducaux sur la licence ferroviaire, le certificat de sécurité, sur l'immatriculation, le contrôle et l'aménagement des véhicules, y compris celui de leur chargement, ainsi que sur 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.

3.5. La sécurité du chemin de fer

La sécurité a une place importante dans le chemin de fer et en conséquence est l'affaire de tous les jours, de tout acte et prime toute autre considération.

3.5.1. La sécurité des circulations

Dans les années passées plusieurs grands projets en matière de sécurité des circulations des trains ont été entamés. L'année 2001 se caractérise par la finalisation de certains projets.

- Le 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 des conducteurs d'engins moteurs, a été livré et installé au centre d'instruction à Bonnevoie. Les premiers essais ont été concluants et l'année 2002 en sera la première année d'exploitation.

- Comme mesure technique ayant des répercussions directes sur la sécurité du personnel on peut citer le marquage de la face arrière des Signaux Fixes Voie-barrée nains du type monobloc placés dans les entrevoies. Ce marquage caractérisé par des rayures noires/jaunes en améliore sensiblement la visibilité.

- Pour le dispositif d'arrêt automatique MEMOR II+, système de transition avant la réalisation du contrôle de vitesse européen unifié ETCS/ERTMS, les travaux d'équipement des signaux fixes et des engins moteurs des CFL ont été poursuivis. Les engins moteurs CFL en sont équipés en intégralité à deux exceptions près, les locomotives de la série 3000 et les engins de chantier dont l'équipement sera réalisé en

2002. Pour réduire les risques de la circulation des engins étrangers sur le réseau luxembourgeois des pourparlers concluants ont permis de fixer des dates pour l'équipement, avec le système MEMOR II+ des engins de la DB et de certaines séries d'engins de la SNCB.

- En vertu du règlement grand-ducal du 17 juillet 2000 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant les substances dangereuses, le groupe de travail constitué pour l'élaboration d'un "Plan d'urgence matières dangereuses gare de Bettembourg" a élaboré une ébauche de plan. Sur demande de l'inspection du Travail et des Mines (ITM), organe ayant sous sa responsabilité la transposition des lois dites "SEVESO", le plan d'urgence a été redéfini en Plan d'Opération Interne (POI). Cette même ITM développera un Plan Particulier d'Intervention (PPI) le moment venu. Lors d'une réunion de coordination à Ispra en Italie la Commission Européenne, l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) et la Communauté des Chemins de Fer Européens (CCFE) ont retenu de transformer le guide pour la réalisation de plans d'urgences pour gares de triage proposé en fiche UIC R (recommandée).

- Le conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses des CFL a travaillé sur plusieurs lignes d'action. Il a entamé, d'entente avec la SNCH, la mise en conformité des citernes, propriété des CFL et utilisées pour le transport de marchandises dangereuses. Par ailleurs, il surveille le déroulement du travail des différents intervenants des CFL dans le transport de marchandises dangereuses et remédie aux irrégularités constatées.

3.5.2. La sécurité du travail

Dans le domaine de la sécurité du travail l'année 2001 a été caractérisée par la finalisation et la consolidation des mesures entamées dans les années précédentes. Certaines améliorations techniques ont été réalisées, mais comme dans ce secteur l'erreur humaine est, dans plus de 90% des cas, à l'origine des accidents il n'est que naturel que le poids principal des efforts d'amélioration touche l'action de l'homme et son comportement lors du travail.

- L'élaboration de nouveaux manuels sur la sécurité a pour vocation de mettre à la disposition du personnel un document structuré et de lecture aisée. La distribution des manuels a lieu début mars 2002.

- En 2000 tout le personnel travaillant dans et près des voies a pu choisir entre plusieurs modèles de souliers de sécurité d'une performante qualité. Cet équipement a été bien accepté par le personnel concerné.

- La formation est un atout majeur dans le domaine de la sécurité du travail. Dans ce contexte il faut relever la formation de 28 agents pour la desserte de grues auxiliaires, 136 agents pour le travail avec ponts roulants et 41 agents comme secouristes. Les corps de sapeurs-pompiers d'Ettelbruck, de Mamer et de Mensdorf ont été initiés aux dangers spécifiques des Chemins de Fer.

- Afin de garantir la transposition de l'ordre Général (OG) n° 14, document interne pour la transposition de la loi du 17 juin 1994 concernant la sécurité et la santé des

travailleurs au travail, le Service de Sécurité des CFL a convoqué les Contacts Sécurité des différents services à plusieurs reprises. Le but final de cette organisation est d'installer un système de management de la sécurité.

- Le recensement des accidents de travail a permis de suivre le développement du nombre des accidents de travail. Comme ce nombre a augmenté en 2001, les dirigeants de l'entreprise, en collaboration avec les responsables locaux, feront une analyse de la situation afin de remédier rapidement à cette situation malheureuse. Afin d'améliorer l'analyse approfondie des accidents cinq agents ont été formés dans la méthode "Arbre des causes".

- Les audits de sécurité, qui sont effectués à tous les niveaux et dans tous les domaines de l'entreprise, ont révélé certaines failles et l'élimination de certaines conditions et actions dangereuses a pu être réalisée. Malheureusement pour certaines mesures la mise en œuvre des corrections proposées prendra plusieurs mois. Pour garantir la bonne qualité des audits de sécurité quatorze formateurs internes des CFL ont été formés.

3.6. La qualité dans les transports ferroviaires

Par l'adoption du Plan Qualité Voyageurs lors de la réunion du Conseil d'Administration du 29 mai 2000, les CFL avaient décidé d'un certain nombre de mesures concrètes d'amélioration de la qualité et pris la décision d'introduire aux CFL une démarche méthodique et cohérente de qualité.

Pendant l'exercice 2001, les premières mesures ponctuelles de ce Plan Qualité Voyageurs ont été réalisées et une option pour une démarche de qualité de service a été préparée.

3.6.1. L'organisation Qualité mise en place

Une division Qualité a été mise en place et la Direction Générale a instauré un Comité Directeur de la Qualité qui comprend les directeurs ainsi que l'ensemble des chefs de service. La division Qualité a entre-temps créé un réseau de personnes de contact des différents services avec qui elle collabore étroitement.

Quant à la mise en place d'une démarche méthodique Qualité, des actions de benchmarking auprès des responsables Qualité de différents réseaux ferroviaires (SNCB, CFF) et de prestataires de service public (RATP) ont montré que la majorité d'entre eux reconnaissent l'intérêt de la norme ISO 9001/2000 et l'appliquent de manière sectorielle, mais se tiennent pour la gestion de la qualité de service public à une démarche de qualité de service basé sur la norme européenne prEN 13816 relative au Transport Public de Voyageurs.

3.6.2. Actions en cours

3.6.2.1. Les formations

Au cours des exercices 2000 et 2001, un programme de formation ambitieux a été réalisé à l'égard du personnel en contact avec la clientèle. En outre les moyens de communication pour donner des renseignements en cours de route aux clients par les agents du personnel d'accompagnement des trains ont été sensiblement améliorées par l'acquisition de téléphones mobiles.

3.6.2.2. La sûreté des voyageurs

Les sondages effectués en 1999 avaient montré que le critère de la sûreté dans les trains et les gares joue un rôle important pour les clients. Pour en tenir compte, la présence des forces de l'ordre en gare de Luxembourg a été renforcée et le nombre d'agents de sécurité a été augmenté dans les trains ainsi qu'en gare de Luxembourg.

3.6.2.3. La propreté et l'équipement des gares

La division Qualité, en tant que coordinatrice de certains grands projets Qualité, a initié la création d'un groupe de travail qui a pour mission de piloter l'amélioration de la propreté et de l'équipement des gares et des haltes. A ce sujet le service Gestion Réseau a réalisé fin 2001 un premier audit qui permet d'évaluer la situation actuelle. Afin de pouvoir mesurer l'évolution dans ce domaine très important, ces audits se feront à des intervalles réguliers afin d'assurer une amélioration constante dans ce domaine.

3.6.2.4. Les réclamations et suggestions

Depuis la création de la cellule "suggestions et réclamations" le 1er février 2001 qui avait été accompagnée d'une campagne de communication, 896 réclamations ont été enregistrées et traitées. Une majorité des réclamations concernent les horaires - ponctualité incluse - la vétusté du matériel roulant ainsi que l'information des voyageurs en cas de perturbations.

3.6.2.5. Les exigences des clients

Afin de connaître les exigences des clients, deux sondages seront effectués en 2002:

Un sondage, qui est en phase d'exécution, portera sur le projet pilote "Gare de Mersch" tandis qu'un autre sondage, réalisé selon le modèle de 1999 donnera un aperçu global sur l'opinion des clients du train.

Une enquête "origine-destination" a été entamée fin 2001 et s'achèvera au début de 2002.

3.6.2.6. L'initiative ponctualité des trains de voyageurs

Le groupe de travail "Ponctualité", mis en place après l'introduction du Takt '98, a réussi à améliorer la régularité des trains de façon continue.

En effet, suite à la suppression des lignes transversales à partir de juin 2001 et suite à la modification de certaines règles de correspondance portant sur le trafic de fin de journée, les CFL ont réussi à augmenter la ponctualité des trains de 1,9% par rapport à l'année précédente.

Une attention particulière est à apporter au rattachement du réseau CFL au suivi des trains de la SNCF et de la SNCB. Celui-ci permet de détecter les retards des trains dès leur apparition sur les réseaux voisins, de prendre les mesures adéquates en conséquence et d'en informer notre clientèle dans des délais raisonnables.

3.6.2.7. Le suivi des trains de fret

Pour une première fois des statistiques sur les retards des trains de fret ont été réalisées par le service Gestion Réseau en mars 2001.

La seule saisie a été effectuée en gare de Bettembourg. Les résultats en trafic national sont satisfaisants avec 87,8% de trains ayant circulé avec un retard de moins de 30'. Pour les trains de fret en trafic international la situation est plutôt préoccupante avec seulement 71,8% de trains avec moins de 30' de retard.

3.6.2.8. les certifications ISO 9001

Les ateliers de Pétange ont poursuivi leur démarche de certification et envisagent d'être certifiés ISO 9001/2000 en juillet 2002.

3.6.2.9. La qualité dans le trafic combiné

EuroLuxCargo participe activement aux travaux d'un groupe de travail de l'Union Internationale des Chemins de Fer, qui s'est proposé de détendre la situation préoccupante de la qualité du trafic international du combiné.

3.7. Le transport de personnes

3.7.1. Le service public national

3.7.1.1. Le service par train

Sur base des expériences acquises depuis l'introduction du "TAKT'98", une réorganisation fondamentale de la desserte nationale sur rail a été entreprise.

En effet, vu le faible pourcentage de voyageurs profitant à plein des lignes transversales R1, R2 et R4 et afin de permettre une utilisation plus rationnelle du matériel, associée à une amélioration sensible de l'offre en places assises sur les trains les plus fréquentés, les lignes en question sont supprimées (sauf quelques trains à l'heure de pointe matinale); une desserte étoilée de/vers Luxembourg est réinstaurée.

Ceci permettra, d'une part, d'éviter aux voyageurs une attente sur les quais qui peut s'avérer inconfortable surtout en cas d'intempéries et, d'autre part, de mieux écarter les reports de retards d'une ligne sur une autre en cas de dérangements ou d'incidents.

Les 6 autorails de la série A2100 sont affectés définitivement aux lignes courtes et à trafic moins intense.

Des mesures ponctuelles d'adaptation des temps de parcours sont prévues pour améliorer davantage la régularité des trains.

Le nouveau concept de desserte engendre également une renumérotation des trains quasiment intégrale.

Les seules catégories de trains utilisées dorénavant en service national sont:
IR = InterRegio;
RE = RegionalExpress;
RB = RegionalBunn.

3.7.1.2. Le service par autobus

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

Le personnel de conduite, au nombre de 140, est attaché à Luxembourg-Ville et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbruck.
Luxembourg: 107
Echternach: 20
Ettelbruck: 13

Pendant l'exercice 2001, le personnel de conduite a totalisé 4.922.682 kilomètres (4.603.422 en 2000).

L'atelier de réparation du Service BU assume, à côté de l'entretien et de la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 53 autobus et 166 voitures et camionnettes de service, également l'entretien et la réparation de 920 oblitérateurs et 720 appareils de commande des 4 réseaux de transport en commun (AVL, CFL, RGTR et TICE).

3.7.2. Le trafic régional transfrontalier

Le grand succès des abonnements frontaliers, enregistré déjà au cours des exercices antérieurs, s'est poursuivi en 2001:

- le produit "Saar-Lor-Lux-Ticket" lancé en 1999, 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, progresse de manière très positive et les titres vendus par les seuls CFL représentent une évolution par rapport à l'exercice antérieur de +26,86% en voyageurs. Au cours de l'année 2001, 2.791 voyageurs ont profité de l'offre en question contre 2.200 voyageurs en 2000,

- les abonnements FlexWay, destinés à la clientèle lorraine, ont été vendus à 46.809 exemplaires en 2001, ce qui représente un accroissement de 20,56 % par rapport à l'exercice antérieur,
- le nombre des abonnements sur la ligne Longwy – Luxembourg a progressé de 1.080 durant l'exercice 2000 à 3.741 en 2001, ce en raison de la revue à la baisse du prix de transport,
- les cartes-train Arlon-Luxembourg et Gouvy-Luxembourg, destinées aux navetteurs belges sont vendues à quelque 12.650 exemplaires par an, représentant une progression de 2,25 % par rapport à l'exercice antérieur,
- la vente des abonnements OekoCard, destinés aux frontaliers de la région de la Ville de Trèves, s'est stabilisée par rapport à l'exercice précédent et représente quelque 120 abonnements par mois.

3.7.3. La politique "park and ride"

Conscient du rôle important que jouent les parkings à proximité des arrêts et haltes des réseaux des transports en commun pour l'amélioration de l'attractivité des transports publics, une évaluation est en train de se faire sur les possibilités d'aménager aux endroits propices des aires de parcage suffisamment grandes pour accueillir notamment les navetteurs disposés à utiliser le train ou le bus sur une partie de leur trajet professionnel.

Dans ce même ordre d'idées il est veillé à un suivi régulier du taux d'occupation des parkings P&R dont le capacité est étendue du moment que la nécessité se fait sentir et que les possibilités sont données pour ce faire.

Ainsi à la gare de Bascharage-Sanem, un projet prévoit l'aménagement de 40 places de stationnement supplémentaires en complément aux 34 emplacements existants. Les travaux seront réalisés au cours du 1er semestre 2002.

Au Nord du pays le P&R de la gare de Troisvierges comporte 102 emplacements avec possibilité d'extension. A la gare de Clervaux une extension du parking existant a été réalisée en 2001 augmentant le nombre de places de stationnement de 26 unités à 143 emplacements. En gare de Wilwerwiltz des plans et devis sont en train d'être élaborés pour augmenter le nombre d'emplacements de stationnement de 30 unités.

Finalement en ce qui concerne la gare de Kautenbach, 42 emplacements y sont actuellement disponibles. Des pourparlers sont en cours avec la commune de Kautenbach quant à l'aménagement d'un parking supplémentaire dans la cour à marchandises.

3.7.4. Le trafic voyageurs international

L'exercice 2001 est marqué par une progression sensible du trafic général à destination des trois pays limitrophes, surtout pour ce qui est de la vente des produits-phares.

3.7.4.1. Destination Belgique

A l'instar des années précédentes les résultats en trafic CFL - SNCB, surtout pour ce qui est des offres spéciales, ont fortement progressé.

Le produit "ESCAPADE", destiné aux voyageurs isolés et aux mini-groupes de 2 à 5 personnes, a progressé de plus de 22 % en chiffre d'affaires au cours de l'année 2001. Le nombre de titres vendus s'est élevé à 20.716 exemplaires ce qui représente quelque 31.600 voyageurs et correspond à une évolution de +13,86%.

De même en ce qui concerne le produit "PASS PARTOUT", destiné aux jeunes de moins de 26 ans et commercialisé par tous les points de vente CFL au prix attractif de 550.- LUF ou 13,63 €. 26.551 titres ont été vendus pendant l'exercice écoulé, ce qui représente une progression en chiffre d'affaires de 11,05 %.

3.7.4.2. Destination Allemagne

Tout comme pour les exercices antérieurs, l'offre spéciale en trafic frontalier avec l'Allemagne dénommée "Tagesrückfahrkarte", valable entre le Grand-Duché et Trèves, draine quelque 52.500 voyageurs sur l'axe Luxembourg - Trèves ce qui engendre une progression de 3,74 % du nombre de voyageurs par rapport à l'exercice précédent.

3.7.4.3. Destination France

Les ventes à destination de la France, une des destinations préférées des Luxembourgeois, enregistrent une progression, due notamment à la vente de produits particuliers SNCF en gare de Luxembourg améliorant d'emblée le chiffre d'affaires global de quelque 11,66 % par rapport à l'exercice 2000.

3.8. Le transport de fret

3.8.1. L'évolution du trafic

Après une très forte année 2000 le trafic fret des CFL n'a pu suivre son évolution positive des dernières années. La mauvaise conjoncture économique ainsi qu'une diminution sensible des trafics de transit ont provoqué une régression du tonnage total de l'ordre de 7%. 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	1999	2000	2001	variations en % 2001/2000	2001/1999
Départ / Arrivée	8.179	8.919	8.716	2,28	+ 6,57
Transit	8.091	8.164	6.956	-14,80	- 14,03
Sous-total	16.271	17.083	15.672	-8,26	- 3,68
National	3.030	2.909	2.939	+ 1,03	- 3,00

Total	**19.300**	**19.992**	**18.611**	**- 6,91**	**- 3,57**

Ce premier tableau montre une diminution de 6,91 % des tonnes nettes transportées. En comparant les tonnages transportés en 2000 et 2001 nous constatons une régression du trafic international de l'ordre de 8,26 % et une augmentation du trafic national de 1,03 %.

Unité: millier de tonnes - km

Trafic total	1999	2000	2001	variations en % 2001/2000	2001/1999
Départ / Arrivée	258.848	274.745	274.717	- 0,01	+ 6,13
Transit	290.924	297.056	251.235	- 15,43	- 13,64
Sous-total	**549.771**	**571.801**	**525.952**	**- 8,02**	**- 4,33**
National	**110.676**	**111.053**	**107.879**	**- 2,86**	**- 2,53**
Total	**660.448**	**682.854**	**633.831**	**- 7,18**	**- 4,03**

Ce deuxième tableau fait ressortir une diminution de 7,18 % des tonnes/kilomètres qui suit la variation des tonnes nettes transportées.

3.8.2. Le trafic intérieur

Après une baisse en 2000, le trafic national a connu à nouveau une évolution positive due surtout aux transports pour compte du secteur sidérurgique.

3.8.3. Les trafics à l'import et à l'export

La baisse de trafic, plus importante en export qu'en import se manifeste surtout dans les secteurs sidérurgique et para-sidérurgique ainsi que dans celui des produits de construction. La mauvaise phase conjoncturelle du secteur de revêtement de produits plats (coils) touche les deux sens de trafic.

3.8.4. Le trafic de transit

Le trafic de transit accuse une baisse sensible des tonnages transportés. Les moyens commerciaux permettant à EuroLuxCargo d'agir sur ce potentiel de transports étant très limités, une dégradation permanente de ce trafic est notée. Le secteur le plus touché est celui des transports combinés. Après une année exceptionnelle, les transports de bois bruts ont tendance à revenir vers un niveau de tonnage normal. La situation conjoncturelle peu satisfaisante dans le domaine sidérurgique contribue également à la baisse générale des tonnages transitant par les CFL. Une grève SNCF au mois de mars et avril a causé le détournement de certains trains par des itinéraires contournant notre pays.

3.8.5. Le trafic combiné

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

Unité: millier de tonnes

Trafic intermodal	1999	2000	2001	variations en % 2001/2000	2001/1999
International					
Départ	289,1	237,2	164,0	- 30,86	- 43,27
Arrivée	231,3	213,8	158,5	- 25,87	- 31,47
Tansit	4.016,3	3.970,8	3.232,6	- 18,59	- 19,51
Sous-total	**4.536,7**	**4.421,8**	**3.555,1**	**- 19,60**	**- 21,64**
National					
Total	**22,6**	**37,4**	**40,3**	**+ 7,75**	**+ 78,32**
Total	**4.559,2**	**4.459,2**	**3.595,4**	**- 19,37**	**- 21,14**

Unité: millier de tonnes/km

Trafic intermodal	1999	2000	2001	variations en % 2001/2000	2001/1999
International					
Départ	4.914	4.397	2.820	- 35,87	- 42,61
Arrivée	4. 478	3.732	3.278	- 12,17	- 26,80
Tansit	143. 569	141.710	115.278	- 18,65	- 19,71
Sous-total	**152.961**	**149.839**	**121.376**	**- 19,00**	**- 20,65**
National					
Total	**1.087**	**1.792**	**1.931**	**+ 7,76**	**+ 77,64**
Total	**154.047**	**151.631**	**123.307**	**- 18,68**	**- 19,95**

La baisse sensible est due principalement à la grève SNCF de mars-avril, durant laquelle le trafic a été complètement interrompu, les trains étant déviés via l'Allemagne. Par ailleurs, la sidérurgie, principal client pour le fret ferroviaire, a réorganisé son schéma d'exploitation.

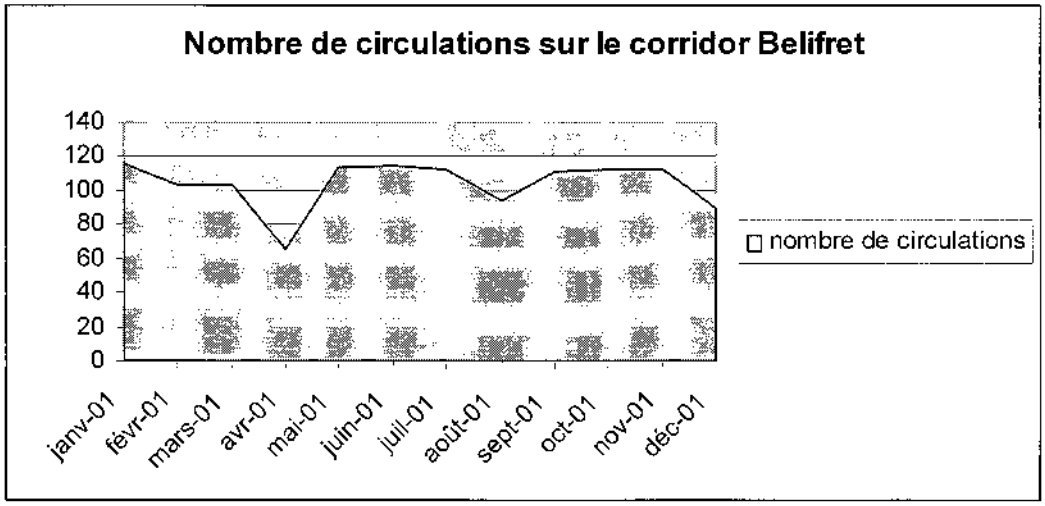
De plus, l'organisation des opérateurs en transport combiné offre une grande flexibilité quant au choix de l'axe à utiliser, d'où un glissement lent mais continu des trafics vers le réseau allemand.

L'évolution de la conjoncture économique pendant l'année 2001, avec les difficultés d'exploitation dans le transport combiné international, n'a pas épargné les volumes au départ et à l'arrivée ainsi que le transit du Grand-Duché du Luxembourg. Dans cette période difficile, la filiale Container Logistics Bettembourg a su se stabiliser: le chiffre d'affaire a stagné par rapport à l'année 2000 et les résultats sont quasiment identiques à ceux de l'année précédente. Le nombre des manutentions a été pratiquement maintenu.

Face à cette conjoncture peu favorable, CLB a pu notamment:
- rajeunir son matériel d'engin de manutention mobile,
- entamer la mise en place un système informatique haute performance de gestion opérationnelle et de gestion du terminal,
- développer des produits ferroviaires adaptés à la demande,
- consolider l'exploitation en propre régie des trafics sur Anvers.

3.8.6. Le corridor BELIFRET

Avec l'année 2001, le projet BELIFRET a achevé sa troisième année d'existence. La pertinence du projet a été démontrée par la circulation effective de 4300 trains (état décembre 2001). Après l'augmentation considérable des premières années, l'utilisation des sillons s'est stabilisée à un niveau régulier même si la circulation sur l'axe Anvers-Italie fut durement éprouvée par plusieurs grèves importantes sur les réseaux belge et français.



A partir de la fin de l'année 2002, le corridor sera étendu sur le territoire belge à la nouvelle ligne Athus-Meuse qu'il empruntera comme parcours de délestage de la partie de ligne Namur-Luxembourg particulièrement chargée. Ce nouvel itinéraire imposera certaines contraintes techniques, comme, par exemple, le relais de locomotives à Bettembourg au lieu de Luxembourg.

Comme la pertinence de l'organisation des corridors de fret selon les principes appliqués pour BELIFRET a été démontrée en pratique, il importera, lors de la construction en cours du futur Réseau Transeuropéen de Fret Ferroviaire (RTEFF), de profiter amplement des enseignements de cette expérience.

3.9. Les ressources humaines

3.9.1. Le personnel actif

Le tableau ci-après regroupe les embauchages et les reprises, par exemple après un congé sans traitement, réalisés au cours de l'exercice 2001 pour la société mère des CFL:

Cadre hors statut:	3	agents
Carrière inférieure:	44	agents
Carrière artisanale:	68	agents
Carrière moyenne:	23	agents
Carrière supérieure:	26	agents
Total:	**164**	**agents**

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période ne s'est élevé qu'à 103, l'effectif sur place a connu une augmentation de 61 agents. Compte tenu du personnel non disponible en raison d'un congé de maternité ou d'un congé pour travail à mi-temps, l'effectif moyen annuel sur place s'est élevé à quelque 3095, tandis que l'effectif sur place au 31 décembre 2001 s'est élevé à 3126,5 agents.

Ci-après le tableau récapitulatif du personnel du groupe CFL sur place en date du 31 décembre 2001:

	Hors statut	Cadre permanent	Personnel auxiliaire	Autres	TOTAL	Personnel non disponible	TOTAL disponible
Société mère	38	3079	27	4	**3148**	21,5	**3.126,5**
ELC	0	36		6	**42**	1,5	**40,5**
CFL-Evasion	0	0		8	**8**		**8**
CFL-Immo	1	5		0	**6**		**6**
C.L.B. S.A.	0	0		33	**33**		**33**
ACTS S.A.	0	1		7	**8**		**8**
Totaux	**39**	**3.121**	**27**	**58**	**3.245**	**23**	**3.222**

3.9.2. Le personnel retraité

A la date du 31 décembre 2001, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3903.

3.10. Les moyens d'exploitation

3.10.1. Les installations fixes et les équipements

3.10.1.1. Le réseau ferré

Le réseau ferré luxembourgeois, dont les CFL assument la gestion 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 2001, 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.

3.10.1.2. Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

3.10.1.2.1. Le contrôle de la vitesse des trains

47,1% des signaux fixes principaux ont été équipés et mis en service (situation au 31 décembre 2001) dans le cadre de la réalisation du système d'arrêt automatique des trains "MEMOR II+".

Le développement d'un codeur combiné ETCS/crocodile a été achevé et essayé sur différents types de signaux de la ligne du Nord et du poste d'écolage à Bettembourg.

Les signaux fixes des postes de signalisation de Cruchten et de Troisvierges ont été équipés de ces codeurs en novembre et en décembre 2001 après l'achèvement de ces essais.

3.10.1.2.2. Les passages à niveau

Dans le cadre du projet de renouvellement systématique des passages à niveau sur le réseau CFL, 18 passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée.

Les passages à niveau du réseau PN 89 à Noertzange et le PN 93 à Esch/Alzette ont été équipés comme décrit ci-dessus. Ceux-ci étaient les derniers passages desservis à distance par

un agent du Service GR et contrôlés à l'aide d'une télévision utilitaire. Les travaux de suppression du passage à niveau PN 70 à Biwer ont été entamés.

3.10.1.3. Le renouvellement et la modernisation aux installations de voie

- Gare de Luxembourg:

  La sécurisation de la bifurcation Stadtgrund par le renouvellement de 3 appareils de voie de profil de rail UIC60 a été réalisée. Les travaux d'adaptation des voies de circulation du secteur Triage en Gare de Luxembourg ont été poursuivis, en vue de la construction du Centre de Remisage et de Maintenance.

- Gare d'Esch/Alzette:

  Les travaux de modernisation en Gare d'Esch/Alzette, entamés en 1999 par le renouvellement des appareils de voie et des voies encadrantes, ont été poursuivis. 3 appareils de voie de profil de rail UIC60 ont été renouvelés en 2001 à la tête Belval-Usines.

- Gare de Mamer:

  Le renouvellement de 5 appareils de voie de profil de rail UIC60 en voie principale, ainsi que d'un appareil de voie de profil de rail S54 dans la cour à marchandises avec voies encadrantes a été réalisé en tête de Bertrange.

- Gare de Pétange:

  Les travaux de renouvellement partiel des voies du Triage de Pétange ont été poursuivis. 4000 m de nouvelles voies en profil S54 ont été posées sur traverses en bois avec fixation indirecte élastique sur selles.

- Gare de Wasserbillig:

  En 2001 des travaux de modernisation des installations fixes en Gare de Wasserbillig ont été commencés. Le renouvellement de 22 appareils de voie de profil de rail UIC60 et S54, ainsi que ± 3.000 m de voie courante ont été réalisés.

- Ligne de Zoufftgen à Luxembourg:

  Les travaux de renouvellement complet de profil de rail UIC60, ainsi que l'augmentation de l'entre-axe à 4,00 m de la ligne Zoufftgen - Luxembourg ont été poursuivis. La voie gauche du tronçon de ligne Berchem/Nord - Luxembourg/Sud a été renouvelée en profil de rail UIC60 par train de pose et de dégarnissage mécanique entre les P.K. 10,080 et 13,820 sur une longueur de 3.740 m.

- Ligne de Rodange à Longwy:

Le renouvellement complet de voie sur la ligne de Rodange à Longwy entre les P.K. 3,500 et 5,161 a été réalisé. Environ 1000 m de voie courante de profil UIC54 ont été posées sur traverses en bois avec fixation indirecte élastique sur selles.

- Ligne de Kautenbach à Wiltz:

  Le tronçon de voie de la ligne Kautenbach et Wiltz entre les P.K. 0,338 et 3,175 a été renouvelé. Environ 3.000 m de voie courante de profil UIC54 ont été posées sur traverses en béton avec fixation directe élastique sur pierres naturelles. En Gare de Kautenbach, 3 appareils de voie de profil de rail U33 ont été remplacés par des appareils de voie de conception moderne de profil de rail S54.

3.10.1.4. L'adaptation et la modernisation aux installations de signalisation

- Poste de signalisation informatisé de Noertzange:

  La mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé de Noertzange, commandant toutes les installations de sécurité de Noertzange, Tétange et Rumelange, a eu lieu au cours du mois de mai.

  De ce fait, les installations de block de section automatique à l'embranchement Intermoselle et aux gares voisines Bettembourg et Esch/Alzette ont également pu être mises en service.

  Une installation du suivi automatique de la marche des trains entre Esch/Alzette - Noertzange et Bettembourg a été aménagée, permettant ainsi le suivi continu des trains d'Esch/Alzette à Luxembourg et créant en même temps la base pour l'équipement du futur poste de contrôle centralisé (PCC).

- Gare de Wasserbillig:

  Dans le cadre de la modernisation de la gare de Wasserbillig, les travaux de montage des installations de sécurité ont pu être entamés. Il s'agit notamment des travaux d'aménagement d'un bâtiment modulaire abritant les équipements techniques et le personnel de desserte.

  Le montage des installations en cabine du poste de signalisation informatisé a été achevé en décembre 2001.

- Port de Mertert:

  Dans le cadre de l'extension des installations ferroviaires, la mise en service d'un sabot de déraillement dans la voie 63, ainsi que la suppression des anciens postes de commande 1-Sud et 2-Nord ont été réalisées.

- Gare de Luxembourg:

  L'exécution des modifications des installations de sécurité du poste de signalisation informatisé suite à la dépose des voies 89 à 102 a été réalisée en deux phases. Lors de

la dernière phase les signaux fixes de sortie de groupe du secteur ont été intégralement remplacés par des signaux fixes de sortie individuels. Une situation de signalisation de vitesse claire a donc pu être réalisée à l'endroit de la bifurcation Stadtgrund par la mise en œuvre de SFI/Rl isolés et commandés en fonction des itinéraires tracés. Ces nouveaux signaux ont permis la suppression des RAL à 40 km/h et des SFL/TA et TZ à 50 km/h évitant ainsi le chevauchement de plusieurs indications de vitesse.

3.10.1.5. L'adaptation et la modernisation des installations de traction électrique

Dans le cadre du projet de renforcement de l'alimentation électrique du réseau des CFL, les travaux suivants ont été réalisés:

- Construction des postes à autotransformateurs de Daerenbusch et de Dommeldange,
- Installation et mise en service d'une batterie condensateurs à la sous-station d'Esch/Belval,
- Installation de systèmes à 2x25 kV entre Huncherange et Bettembourg.

- Gare de Wasserbillig:

  Les installations de traction électrique ont été adaptées à la nouvelle situation de voie dans le cadre du projet de modernisation de la gare. La gare a été équipée de poutres de portiques rigides de type auto-portant. Une nouvelle découpe électrique a été réalisée.

- Gare d'Esch/Alzette:

  Les installations caténaires ont été adaptées à la nouvelle situation des voies à la tête "côté Schifflange". De ce fait une nouvelle découpe électrique a été réalisée. Les travaux de modernisation des installations de traction électriques à la tête "côté Belval" ont démarré.

- Gare de Luxembourg:

  Les caténaires des voies 96 à 102 ont été déposées. Les voies 86 et 87 du triage de Luxembourg ont été électrifiées. La reprise de la tension mécanique des caténaires non régularisés, ainsi que le remplacement partiel du fil de contact ont été effectués. L'installation d'un 4ième shunt résonnant à 50 Hz a été réalisée sur le réseau 3000 V courant continu.

- Gare de Noertzange:

  L'amélioration du plan de contact par la régularisation des caténaires a été réalisée.

- Gare de Pétange:

  Un poste de traction électrique à été déposé et l'alimentation des caténaires a été adaptée. Sept transformateurs, destinés au réchauffement des aiguilles, ont été installés.

- Gare d'Ettelbruck:

Les caténaires ont été adaptées dans le cadre de la réfection du passage supérieur Patton situé au P.K. 47,773.

- Ligne de Zoufftgen à Luxembourg:

  Des poutres de portiques rigides ont été installées entre les P.K. 12,00 et 13,00.

  A la suite de renouvellement de voie, les lignes de contact aériennes des voies de Luxembourg à Berchem ont été adaptées. Dans le cadre de la reconstruction du passage inférieur Rangwée, les caténaires ont été adaptées. Une maintenance approfondie des lignes de contact des voies principales en gare de Bettembourg a été effectuée.

- Ligne de Ettelbruck à Diekirch:

  Un feeder de renfort de section a été déposé.

- Ligne de Luxembourg à Troisvierges:

  Les caténaires ont été aménagées dans le cadre de la création de l'embranchement Kleck à Lorentzweiler. Les caténaires ont été abaissées à Lorentzweiler dans le cadre de la construction d'un échangeur de l'autoroute du Nord.

- Suppression du PN 70 à Biwer:

  Les caténaires ont été adaptées suite à la suppression du passage à niveau.

3.10.1.6. L'adaptation et la modernisation des installations de télécommunication

- Gare de Noertzange

  L'aménagement d'une nouvelle installation numérique de télécommunication, de sonorisation et radiotéléphonique a été réalisé pour les besoins de l'exploitation et des équipes d'entretien de l'infrastructure dans le cadre de la modernisation des installations de signalisation en gare de Noertzange.

  En outre, un nouvel équipement digital pour l'enregistrement des conversations avec le chef de circulation a été installé.

- Poste directeur de Luxembourg

  L'équipement de commande téléphonique universel a été adapté comme suite à la modification des installations de sécurité effectuée dans le cadre du projet du centre de remisage et de maintenance.

- Gare de Mersch

Dans le cadre du projet "Gare pilote" à Mersch, un système d'information aux voyageurs a été réalisé. Ce système d'information comprend un système de téléaffichage des trains au départ, un système d'affichage, de localisation et d'organisation des correspondances des autobus du RGTR. En outre on a procédé au renouvellement du poste de commande téléphonique universel et des horloges.

- Lignes diverses

  La pose de câbles en cuivre, entre Oetrange et Wasserbillig, Noertzange et Rumelange, Wasserbillig et Mertert-Port, ainsi que celle de câbles à fibres optiques sur les tronçons de ligne Luxembourg - Alzingen, Oetrange - Wasserbillig, Wasserbillig - Mertert-Port et Alzingen - Berchem, ont été réalisées.

3.10.2. Le matériel roulant

3.10.2.1. Le matériel de traction

Suivant un accord passé avec le constructeur, les CFL ont réceptionné les 5 dernières locomotives de la série 3000 qui ont été mises en service en juillet 2001. La réparation de la locomotive 3001, avariée par incendie en date du 19 janvier 2000 a été abandonnée définitivement et la locomotive a été réformée en décembre 2001. Le parc des locomotives de la série 3000 comprend donc un total de 19 engins.

Les contacts avec la SNCF en vue d'une acquisition commune éventuelle de locomotives Diesel ont été poursuivis. Une décision d'acquisition tombera début 2002.

Six locomotives de la série 3600 ont dû être mises à la réforme au cours de l'exercice 2002 par suite de vétusté.

Les moyens de traction dont disposent les CFL étaient au 31.12.2001:
- 19 locomotives électriques de ligne bitension,
- 11 locomotives électriques monocourant,
- 18 locomotives Diesel-électriques,
- 27 locomotives Diesel-électriques de manœuvre,
- 11 locotracteurs.

3.10.2.2. Le matériel roulant voyageurs

Des nouvelles perspectives d'avenir ont été ouvertes en 2001 avec la signature du marché d'acquisition pour 12 rames automotrices tricaisses à deux niveaux. En même temps les CFL ont passé avec la SNCF une convention d'assistance pour la mise en œuvre de cette construction incluant les spécificités CFL. Les livraisons prévues s'étalent de 2004 (3 unités) par 2005 (6 unités) à 2006 (3 unités).

En 2001 les 3 derniers autorails de la série 2100, sur un total de 6, ont été mis en service. Depuis lors ces véhicules assurent les services ferroviaires, principalement sur les lignes en antenne.

Au cours de l'exercice écoulé les CFL ont fait équiper par l'atelier DB à Limburg 10 voitures Wegmann du blocage automatique des portes d'accès pour les rendre aptes aux prescriptions internationales.

Ainsi 25 voitures d'un lot de 60 peuvent circuler en trafic international.

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comportait au 31.12.2001:
- 30 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz,
- 2 automotrices électriques à courant continu 3 kV,
- 2 autorails Diesel doubles,
- 6 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.

En application de la nouvelle stratégie de modernisation et de renouvellement du matériel roulant moteur et remorqué à voyageurs et dans le but d'augmenter en faveur du rail le rapport de transport rail/ route, les CFL ont lancé le 22 août 2001 au Journal Officiel de la Communauté Européenne un appel de candidature pour la fourniture par procédure négociée, de 85 voitures à voyageurs à 2 niveaux et de 15 voitures à un niveau du type RIC à confort élevé.

En ce qui concerne le matériel train-tram, un cahier des charges a été lancé par les CFL en vue de l'acquisition d'une quarantaine de garnitures trains-trams qui seront livrées à partir du début de l'année 2004.

3.10.2.3. Le matériel remorqué fret

En fin d'exercice le parc de matériel remorqué fret compte au total 2941 wagons et se décompose comme suit:
- wagons tombereaux dont 186 à déchargement automatique,
- wagons couverts de type ordinaire,
- wagons couverts de type spécial,
- wagons plats à 2 essieux,
- wagons plats à bogies dont 444 de grande longueur utile (24 et 25m),
- wagons plats à bogies de type spécial à berceaux et à couverture mobile dont 50 à capots télescopiques,
- wagons plats à bogies à bâchage mécanique,
- wagons à toit ouvrant dont 85 à 2 essieux et 73 à bogies.

Dans ce total sont compris les 457 wagons loués.

Les 60 wagons Slps immatriculés au nom de ACTS Luxembourg ne sont pas compris dans ce total.

Le parc des wagons de service a été réduit de 181 à 130 unités.

Au cours de l'exercice écoulé ont été modifiés:

73 wagons à marchandises (10 Shimms, 11 Tdgs, 35 Fas, 17 Slps), soit pour les adapter aux besoins de la clientèle, soit pour augmenter la sécurité.

Dans le but de pouvoir concourir dans le cadre de la libération et d'offrir à la clientèle des CFL des wagons en nombre suffisant et bien adaptés aux besoins, les CFL ont lancé le 22.08.2001 au Journal Officiel de la Communauté Européenne un appel de candidature pour la fourniture d'environ 1080 nouveaux wagons dont une partie est destinée à remplacer du matériel vétuste.

La livraison devrait débuter en 2003 et s'étendre jusqu'à 2007.

3.10.2.5. Le matériel routier

Le Service BU dispose d'un parc routier comprenant 33 autobus standard et 20 autobus articulés. Huit nouveaux autobus de la marque Van HOOL ont été mis en service en 2001 en remplacement de sept autobus de la marque Volvo.

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

3.10.3. Les stocks

Les augmentations des mouvements stock par rapport à l'année précédente sont dues d'une part aux grands chantiers de l'infrastructure, d'autre part les chiffres de l'année 2000 ont été recueillis avant la clôture du budget d'exploitation.

	2000		2001	Variations en % 2000/2001
Entrées	232 Mio Luf	~ 5.750.000 €	10.377.118 €	+ 81,0 %
Sorties	255 Mio Luf	~ 6.320.000 €	7.603.922 €	+ 20,5 %
Stocks	685 Mio Luf	~ 16.980.000 €	17.911.641 €	+ 5,5 %

4. L'aviation civile

4.1 Le contexte international

L'année 2001 a été une année exceptionnelle en termes de résultat de trafic parce que, malgré les pronostics positifs qui avaient été avancés par les experts, l'année a clôturé avec des résultats négatifs après deux années consécutives de forte croissance.

Il ressort en effet des chiffres provisoires sur le trafic pour l'année 2001 publiés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) que le trafic aérien était en diminution de l'ordre de 6% du trafic total régulier des compagnies aériennes du monde, exprimés en tonnes – kilomètres[1] réalisées. C'est la première fois depuis 1991 qu'une diminution des chiffres totaux d'une année est constatée par rapport à l'année précédente.

S'il est vrai que le constat porte sur l'année entière, il y a lieu de nuancer les données selon qu'on considère l'année entière ou seulement la période avant les événements tragiques du 11 septembre 2001. En effet, pour cette période qu'on est tenté de qualifier de normale, non influencée par un événement extraordinaire, les statistiques fournies par les 187 Etats contractants de l'OACI indiquent que jusqu'en septembre 2001, le trafic mondial équivalait à celui de la même période en 2000. En effet, le trafic de passagers a connu une faible croissance, mais celle-ci a été annulée par une diminution substantielle du trafic de fret. Pour l'ensemble de l'année 2001 en revanche, les chiffres à ce jour indiquent une diminution de 5% du trafic mondial de passagers ainsi qu'une diminution de 8% du trafic mondial de fret (en tonnes – kilomètres réalisées), pour le trafic total régulier.

En chiffres absolus, cela représente une baisse de quelque 60 millions de passagers et de 2 millions de tonnes de fret dont l'effet a été le plus marqué après les évènements tragiques du 11 septembre.

Les modifications de la capacité ne sont pas allées de pair avec celles du trafic, de sorte que le coefficient de remplissage moyen pour les passagers est passé de 71% en 2000 à environ 68% en 2001 pour le total des vols et de 72% à 70% pour les vols réguliers internationaux.

Globalement, le ralentissement du trafic des compagnies aériennes se situe, mais à l'inverse, au même ordre de grandeur que la croissance qu'avaient annoncée les experts. En d'autres termes, le retard accumulé par rapport au niveau escompté représente le double du taux de croissance d'une année normale.

Cette contre-performance du trafic aérien s'est traduite sur les résultats financiers des compagnies aériennes entraînant même dans l'un ou l'autre cas la disparition pure et simple d'un transporteur au passé apparemment bien solide, tandis que pour la plupart d'entre eux les effets ont pu être limités à la simple réduction des activités par l'immobilisation d'une partie du parc volant.

---

[1] la tonne – kilomètre est une mesure combinée du trafic de passagers, de fret et de poste qui tient compte de la distance parcourue.

Pour d'autres transporteurs, ces mesures ont été plus dramatiques, consistant en des milliers de licenciements de personnel, sans perspectives d'avenir à ce moment. Fin février l'IATA qui groupe les compagnies aériennes au niveau mondial, avait fait état de quelques 120.000 emplois déjà perdus par l'effet de la crise, tout en estimant que ce chiffre serait plus que doublé, indépendamment d'une éventuelle reprise du trafic. En effet, le retour des passagers ne suffirait pas à lui seul pour garantir le retour à la rentabilité, la clef du regain de santé financière devant passer inévitablement par la compression des coûts.

Si la majorité des experts sont d'accord pour admettre qu'il y a de la lumière au bout du tunnel, personne ne se hasarde à dire combien long est le chemin jusqu'au bout et quels seront les acteurs qui verront la lumière le moment venu. Les transporteurs traditionnels se voient confrontés à une nouvelle génération d'entrepreneurs aériens qui se prévalent d'une philosophie opérationnelle totalement différente et auxquels la crise, dans la mesure où elle a affecté les transporteurs traditionnels, a donné un coup d'oxygène. Ces transporteurs à bas coûts émergent dans un contexte économique peu propice au schéma classique du transport défini par le niveau de confort. Ce secteur nouveau se soucie du besoin primaire du voyageur qu'est le transport proprement dit sans prendre égard aux prestations complémentaires non absolument indispensables et bien plus coûteux. Ces entrepreneurs nouveau style ne s'attaquent, par essence, qu'aux marchés court et moyen courrier. Le concept s'exclut par définition du secteur long-courrier.

La compétition entre les deux concepts est très vive. Elle est largement médiatisée et donne, ainsi quasi gratuitement, un coup de pouce publicitaire aux promoteurs du « bas coût ».

Si la concurrence se fait au niveau de la maîtrise des coûts, elle ne permet aucune tolérance dans un domaine vital qu'est celui de la sécurité aérienne. C'est à cet égard que les autorités responsables sont sollicitées pour endiguer le moindre relâchement dans le maintien du niveau de sécurité aérienne dans l'intérêt de l'usager aérien qui fait confiance à la qualité de la sécurité aérienne.

A l'image de ce qui s'est passé au niveau mondial, l'industrie s'attendait au niveau européen à une légère progression du trafic pour l'ensemble de 2001. Par l'effet des évènements du 11 septembre, l'évolution a complètement basculé. L'AEA[1] (Association of European Airlines) fait état d'une chute de 5% du trafic international régulier de passagers, exprimé en passagers – kilomètres transportés pour l'année passée. En termes de passagers transportés, la baisse a été moins importante - elle a été limitée à 2,4% - , les vols intra – européens ayant moins souffert de la défection des voyageurs que les lignes long – courriers, dont notamment le marché trans-atlantique. Au total, les 28 compagnies membres de l'AEA ont transporté 196,6 millions de passagers, contre 201,4 millions en 2000.

Le coefficient de remplissage pour l'année entière est de 71,4%, en baisse de 2,1% par rapport à l'année 2000. Les données statistiques reprises ci-dessus n'incluent pas le trafic des compagnies aériennes à bas tarifs qui ne sont pas membres de l'AEA.

[1] L'AEA regroupe 28 compagnies aériennes dont également Luxair et Cargolux

Finalement il y a lieu de signaler que, vu de son angle, l'organisation Airports Council International (ACI) confirme l'impact fortement négatif des attentats du 11 septembre sur l'évolution du trafic des aéroports mondiaux, dont l'activité souffrait déjà du ralentissement économique général. Selon les dernières statistiques mensuelles de l'ACI, établies à partir de l'échantillon de 700 plates – formes du monde entier, le nombre de passagers et de mouvements d'avions enregistrés en septembre a chuté de prés de 15% par rapport à la période équivalente de 2000. Sur les neuf premiers mois de l'année, le trafic passagers avait enregistré malgré tout une progression de près de 1%, contrairement aux mouvements aériens, en baisse de 1,5%, a précisé l'ACI.

4.2. La situation sur le plan national

4.2.1. Le contexte général

L'aviation civile luxembourgeoise n'a pas non plus échappé aux conséquences des attentats du 11 septembre. Les données statistiques reflètent exactement l'évolution notée sur le plan européen voire mondial. Globalement l'année a été négative, mais il faut nuancer si l'on ne table que sur la période avant les attentats.

Pour les 8 premiers mois, l'augmentation était encore positive, bien que modeste, tout en accusant déjà le coup du ralentissement économique général. La situation s'est dégradée par la suite pour devenir négative sur l'année entière, après sept années consécutives d'évolution positive.

Les commentaires développés dans le rapport de l'année passée se sont confirmés en ce qui concerne l'effritement de la position privilégiée de l'Aéroport de Luxembourg comme principale plate-forme de la Grande Région. L'Aéroport de Luxembourg est au cœur de l'Europe et c'est bien un argument promotionnel de taille non négligeable. Mais il est tout aussi vrai qu'avec l'émergence d'autres aéroports dans la région, il est au centre d'un triangle formé par trois aéroports voisins qui connaissent de solides progrès de croissance, libres qu'ils sont de toute contrainte opérationnelle avec leur facilité d'ouverture de 24 heures.

Pour conserver son avance l'Aéroport de Luxembourg doit soigner, voire renforcer son atout de la qualité de service qui est une tradition dans sa zone d'influence, que ce soit au niveau de son infrastructure ou des transporteurs aériens qui le desservent.

4.2.2 L'Aéroport de Luxembourg

4.2.2.1 Le trafic aéroportuaire

Comme pour l'année 2000 le nombre total de mouvements, toutes catégories confondues, a augmenté légèrement de 654 pour atteindre 86.165 mouvements, soit une croissance de 0,76% par rapport à 2000. Il faut cependant relativiser ce constat, car l'augmentation est due à un nombre plus important de mouvements locaux qui ont augmenté de 717 unités, soit 2,94%.En revanche l'activité principale a régressé. Il y a eu stagnation des mouvements internationaux (61.126 mouvements contre 61.189).

Mouvements par activités (atterrissages et décollages)
(annexes 1 et 2)

ANNEE	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 (+7.40%)	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%)
2001	50.536 (-0,20%)	4.574 (-0,80%)	6.016 (+1,30%)	25.039 (+2.94%)	86.165 (+0.76%)

En 2001, le nombre de mouvements commerciaux passagers et fret n'a atteint que 50.536 unités ce qui représente une diminution de 0.2% par rapport à l'année précédente, tandis que les mouvements de l'aviation d'affaires se sont stabilisés au niveau de l'année 2000, à quelques unités près.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici une caractéristique significative de l'Aéroport de Luxembourg qui, étant en premier lieu une plate-forme de trafic commercial international et remplissant comme tel le rôle d'outil nécessaire au développement et à la diversification des activités économiques du pays (et au-delà comme moteur dans la Grande Région), doit assurer une cohabitation entre l'aviation commerciale et l'aviation locale (essentiellement à caractère sportif ou de loisir) aux proportions relativement importantes, le rapport des mouvements respectifs aviation commerciale pure / mouvements locaux ayant été en 2001 de 58.65% / 29.05% par rapport au total des mouvements, comparé au rapport de 59.21% / 28.44% en 2000 (voir à cet égard plus loin le chapitre sur l'aviation générale).

En ce qui concerne les catégories des avions utilisés, l'évolution de retrait amorcée il y a quelques années en vertu de la réglementation communautaire y relative pour les avions bruyants de la catégorie Chapitre 2 s'est poursuivie dans l'optique de leur interdiction totale sur le territoire de la Communauté européenne à partir du 1er avril 2002.

- Les mouvements de nuit (annexe 2)

Les vols de nuit sont régis par le règlement grand-ducal du 24 mai 1998 fixant les conditions d'exploitation technique et opérationnelle de l'aéroport de Luxembourg. Le nombre de mouvements de nuit en 2001 a augmenté bien que parallèlement les trafics passagers et fret, de même que le nombre de mouvements commerciaux aient stagné. L'augmentation a porté tant sur le secteur passagers que sur celui du fret. En 2001 un total de 1030 mouvements de nuit ont eu lieu ce qui représente une augmentation de 193 mouvements par rapport à l'année 2000. Les vols de nuit représentent 1,68% des mouvements internationaux.

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
2001	553	421	56	1030

Les vols de nuit sont, par essence, une composante inséparable de l'exploitation opérationnelle d'un aéroport commercial, dès lors que cet aéroport est l'outil de travail de transporteurs aériens qui y sont basés et dont les caractéristiques opérationnelles subissent nécessairement des contraintes dont ils ne sont pas maîtres.

Les vols passagers au départ de Luxembourg, qu'il s'agisse de vols dits « Tagesrandverbindungen » ou de vols répétitifs dans la même journée vers et en provenance d'un autre aéroport comportent nécessairement que le dernier vol en retour à Luxembourg est proche de la plage d'interdiction de nuit. Peu s'en faut, et les causes sont multiples, qu'un tel vol est retardé à l'aéroport de départ ce qui lui fait rater son horaire d'arrivée programmé. La seule alternative est le « night stop over » avec l'inconvénient de passagers bloqués à l'étranger en pleine nuit et la certitude d'une perturbation du plan opérationnel de la compagnie qui risque de s'étirer tout au long du jour suivant.

La problématique se présente de façon différente pour les vols de fret, telle que décrite déjà lors des rapports antérieurs. En général, les opérateurs aéroportuaires privilégient les activités passagers (attributions des créneaux d'arrivée et de départ, opérations d'assistance aéroportuaire, etc.) aux activités fret, ce qui perturbe les plans opérationnels des compagnies fret en causant le cas échéant des retards à leurs vols. Vu l'effet « boule de neige » qu'entraîne un retard substantiel dû à la perte d'un créneau d'atterrissage ou de décollage, il est important de pouvoir rentrer le plus rapidement possible dans l'horaire préétabli ce qui, comme mesure extrême, englobe e.a. nécessairement le recours à la possibilité des mouvements de nuit.

La problématique se complique par la pratique de certains aéroports internationaux de traiter les vols étrangers moins favorablement que les vols du transporteur local qui y est basé. C'est dire qu'un vol long-courrier qui se compose le plus souvent de plusieurs secteurs, subit parfois l'effet cumulatif des contraintes opérationnelles sur les aéroports concernés par la route empruntée. La conséquence en est que très souvent le transporteur aérien ne peut surmonter ce handicap qu'au prix d'une flexibilité opérationnelle accrue sur l'aéroport où il est lui-même basé.

Les vols de nuit à notre aéroport tant passagers que fret sont des vols retardés, programmés à l'origine pendant les heures d'exploitation normales de l'aéroport et retardés en raison de facteurs sur lesquels l'autorité régulatrice n'a que peu, sinon aucune emprise. Il y a lieu de signaler finalement qu'en raison de l'exiguïté de l'espace aérien en Europe, du réseau extrêmement dense des routes aériennes au-dessus de l'Europe et du manque de capacité de

plus en plus prononcé sur un nombre grandissant de plates – formes aéroportuaires, le problème des vols de nuit est un phénomène qui affecte l'ensemble du transport aérien en Europe.

Ce sont des entraves dont a pris conscience la Communauté européenne et qui travaille sur des propositions susceptibles de remédier aux déficiences du système du transport aérien dans l'intérêt du public voyageur et de la croissance contrôlée de ce moyen de transport en diminuant les effets négatifs sur l'environnement.

L'analyse des mouvements répartis sur les différentes heures de nuit montre que la majorité des mouvements ont eu lieu dans un créneau horaire entre 23.00 et 24.00 heures, à savoir 74,6% des mouvements, soit 79,8% pour les vols passagers et 67,0% pour les vols fret. De même, il y a lieu de nuancer entre les arrivées et les départs qui n'ont pas connu la même tendance, tel qu'il ressort des chiffres ci-après.

Année	Départs		Arrivées		Total	
1997	233		451		684	
1998	308	(+32.1%)	463	(+2.6%)	771	(+12.7%)
1999	323	(+4.8%)	538	(+16%)	861	(+11.6%)
2000	326	(+0.93%)	511	(-5.02%)	837	(-2.78%)
2001	312	(-4.3%)	718	(+40.0%)	1030	(+23.0%)

L'on constate qu'en 2001 le nombre des départs a diminué, tandis que les arrivées sont nettement en hausse. L'analyse montre que pour les arrivées, les vols passagers comptent pour 69,7%.

- **Le trafic passager (annexe 3)**

Comme il a été dit plus haut, le trafic passager du Findel a diminué légèrement en 2001. Un total de 1.625.323 passagers ont été traités en 2001, soit –2,65% par rapport à l'année précédente.

Passagers
(arrivées et départs – transit inclus)

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%
20001	1.625.323	-2.65%

Le trafic passager de l'aéroport de Luxembourg est presque exclusivement un trafic direct point à point et le trafic de transit, déjà marginal dans les années passées, ne s'est élevé plus qu'à 800 passagers en 2001.

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 continu des aéroports concurrents. Après la perte de toutes les lignes régulières intercontinentales dans le domaine passager[1], l'offre des destinations d'affaires et de vacances du Findel est restée plus ou moins constante en 2001. En même temps les dessertes offertes à partir des aéroports voisins ne cessent d'augmenter, surtout dans le domaine charter.

Malgré l'évolution générale négative, LUXAIR est resté le transporteur passager le plus important avec un total de 1.109.843 passagers, ce qui représente une croissance de 1,9% par rapport à 2000 et une part du marché de 68,29%. Alors que ce taux de croissance va à l'encontre de celui du trafic passager total, il est intéressant de constater qu'au bout des 8 premiers mois de l'année 2001 le trafic passager total affichait une croissance de 2% alors que LUXAIR à elle seule avait enregistré une augmentation de 4% du nombre de passagers par rapport à 2000. Le dernier trimestre de l'année dernière a donc connu un net ralentissement du trafic.

Derrière le transporteur LUXAIR, ce sont les compagnies aériennes SABENA[2], SWISSAIR[2], KLM, CITYFLYER EXPRESS, HAMBURG INTERNATIONAL, CIMBER AIR, VLM et TAP qui ont enregistré le nombre de passagers le plus important en trafic régulier et charter.

SABENA	78.569	-18.28%
SWISSAIR	69.919	-23.85%
KLM	70.289	-12.93%
CITYFLYER EXPRESS	63.505	-16.93%
VLM	35.656	-6.63%
CIMBER AIR	29.718	-18.97%
HAMBURG INTERNATIONAL	58.700	+2.01%
TAP	25.515	+18.95%

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 191.727 passagers. Dans le domaine charter, Palma reste la destination de vacances la plus fréquentée.

[1] A partir du 22 mars 2002, la compagnie roumaine TAROM a inauguré une nouvelle liaison (2 fréquences aller / retour par semaine) vers les Etats-Unis en faisant transiter à Luxembourg son vol Bucarest – New York.
[2] (ces deux compagnies jusqu'à leur disparition en fin d'année)

Ligne régulière vers	Trafic passager en 2001	Progression par rapport à 2000
Amsterdam	70.289	- 6%
Bruxelles	78.569	+25%
Copenhague	56.253	+28%
Francfort	152.258	+7.13%
Londres	191.727	-0.35%
Paris	117.050	+11.5%
Zurich[1]	79.016	+14%

[1] opéré par CROSSAIR et SWISSAIR ; après la disparition de SWISSAIR, CROSSAIR a repris l'ensemble de l'exploitation.

Une part importante du trafic sur ces lignes régulières se compose de passagers qui transitent par les grandes plates – formes respectives afin de continuer leur voyage vers des destinations moyen- ou long – courrier. Ce marché fait l'objet d'une concurrence intense entre les principaux transporteurs européens qui desservent le Luxembourg. Cette course aux parts de marché est d'autant plus dure que le potentiel de marché s'est amenuisé considérablement à la suite des évènements du 11 septembre 2001.

- **Le trafic fret aérien (annexe 4)**

Le tonnage de fret aérien (fret et poste) traité par l'aéroport de Luxembourg en 2001 s'élève à 510.964 tonnes, ce qui représente une légère croissance de 2,15% par rapport à l'année précédente. Le nombre de mouvements cargo a augmenté de 6,59%, à savoir de 8.008 mouvements fret en 2000 à 8.536 mouvements fret en 2001, ce qui représente moins de 2 mouvements cargo supplémentaires par jour en l'année 2001. Les mouvements cargo représentent 9,90% du total des mouvements enregistrés pour l'année 2001 et leur part dans les mouvements commerciaux est de 16,89%.

Après plusieurs années de croissance extraordinaire, l'évolution du fret aérien est toujours positive, mais la croissance est revenue à un taux plutôt modeste de l'ordre de 2%. Jusqu'à fin août la progression ne représentait déjà plus que 3% vu le ralentissement économique général. Cette tendance s'est encore accentuée pendant les 4 derniers mois de l'année.

Le principal opérateur cargo est toujours la compagnie CARGOLUX avec environ 69,0% de parts de marché. Derrière CARGOLUX suivent CHINA AIRLINES (14%) et MK AIRLINES (6.43%). La société AEROFLOT par contre a arrêté ses opérations à l'aéroport de Luxembourg.

- L'aviation générale

Si l'année 2000 avait été marquée par un ralentissement tant soit peu sensible de l'activité de l'aviation générale (- 5% par rapport à 1999), il y a lieu de remarquer qu'en dépit des incertitudes nées des évènements du 11 septembre, les mouvements de l'aviation générale ont repris d'importance en 2001, même si celle-ci s'exprime par une plus-value de 2,7% seulement pour l'aviation générale dans son ensemble (tourisme / loisirs + vols locaux) et de 2,9% pour la seule aviation locale.

Année	Aviation générale (tourisme / loisirs + vols 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%
2001	30.234	+2.7%		25.039	+2.9%

Le problème de la cohabitation de l'aviation commerciale et de l'aviation sportive à l'aéroport du Findel reste toujours posé. Dans le souci de trouver des solutions alternatives de nature à satisfaire les deux parties concernées, tout en préservant sur le site aéroportuaire pour des raisons économiques évidentes, la priorité de l'aviation commerciale par rapport à l'aviation sportive, les perspectives prometteuses du début de l'année 2001 en vue du choix d'un terrain d'écolage sur le site d'une ancienne base militaire canadienne en Meurthe et Moselle semblent toutefois s'effriter, de sorte que la nécessité de repartir à la recherche d'un autre terrain propre aux activités d'un centre national aéronautique (CNA) se trouve à nouveau à l'ordre du jour comme un problème épineux aux yeux de tous les responsables concernés.

La Commission de l'Aviation Générale a continué de se réunir en 2001 pour traiter, en dehors des problèmes liés à un CNA, des questions relevant du domaine de la législation (licences des pilotes, réglementation JAR-FCL), de l'infrastructure / réaménagement du terrain et réorientation de la piste sur l'aérodrome de Noertrange, de la sécurité aéroportuaire (accès des pilotes privés à l'aéroport), etc.

Pour ce qui est des autres volets de l'aviation sportive (vol à voile, ballons, ultra-légers, parachutistes) il est permis de constater que, de meilleures conditions météorologiques aidant, le nombre des heures d'activité a accusé une légère hausse par rapport à l'année précédente.

4.2.2.2 L'infrastructure aéroportuaire

L'aéroport de Luxembourg repose sur deux pôles d'activité différents qui en font une plate – forme à vocation internationale voire intercontinentale. C'est ainsi que l'aéroport joue un rôle important aussi bien au niveau du transport de passagers qu'au niveau du fret. Une condition indispensable à l'exercice de son rôle d'outil économique est de répondre à tous les égards aux standards rigoureux sur le plan des conditions techniques et opérationnelles de l'exploitation.

A cet effet des investissements considérables (radar secondaire, tour de contrôle, système d'atterrissage tout temps / ILS, engin incendie et de sauvetage, etc) ont été réalisés les années passées pour maintenir les installations techniques et opérationnelles à un haut niveau faisant que l'aéroport figure dans la meilleure catégorie d'exploitation. C'est ainsi que, par exemple, les exploitants aériens, à condition de disposer également de leur côté du matériel volant répondant aux exigences requises à cette fin, peuvent opérer en tout temps, c.-à.-d. dans des conditions météorologiques très défavorables. Ceci leur permet, par une programmation plus fiable des vols, de réaliser une utilisation plus rentable de leur flotte d'avions.

Dans le domaine du fret aérien, les installations de traitement du fret au sol sont conçues de manière à rendre très fluides les activités de manutention afin de minimiser le temps d'immobilisation au sol des avions entre leur arrivée et le départ. En 2001 un nouveau bâtiment a été mis en service qui permet aux sociétés transitaires d'améliorer leur service au client par une distribution / expédition plus efficace et rapide.

Dans le domaine passager, le Gouvernement avait mis en route le dossier de la modernisation de l'infrastructure terminale dont la première phase devait comporter la construction d'un bâtiment particulier pour l'arrivée et le départ des passagers au moyen d'avions court – moyen courrier tels que les Fokker et les Embraer utilisés par Luxair. Les fonctions de ce terminal « petits porteurs » se limiteront à une grande salle d'attente compartimentée pour gérer dans un premier temps les opérations d'embarquement et de débarquement de cette catégorie de trafic et pour décongestionner de la façon l'aérogare aux heures de pointe. Les travaux de gros – œuvre en cours ont dû être arrêtés suite à un arrêt du tribunal administratif qui a invalidé la procédure commodo / incommodo dudit projet.

Le Gouvernement a décidé de constituer un nouveau dossier commodo / incommodo portant sur l'ensemble de l'aéroport en vue d'obtenir une nouvelle autorisation afin de faire redémarrer le projet du terminal petits – porteurs et de pouvoir entamer la construction de l'aérogare proprement dite le moment venu. Ce dossier prévoit une procédure à part pour l'autorisation de l'ensemble de l'aéroport et une autre pour l'aérogare et le terminal petits porteurs.

Le projet de l'extension de l'aérogare avait fait l'objet d'une première loi le 11 juin 1996. Ce projet comportait la réalisation d'un bâtiment principal et d'un terminal petits – porteurs. 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 la possibilité de l'aménagement d'un parking pour voitures raccordé directement à l'aérogare et la construction d'un centrale de cogénération. Le parking sera configuré de manière à se substituer à l'ensemble des parkings de surface actuels. L'aire de manœuvre devant la nouvelle aérogare 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 facilitera la gestion en fonction du volume et de la nature du trafic. Parallèlement le projet d'un raccordement ferroviaire de Kirchberg via Findel comporte une halte ferroviaire à la hauteur de la nouvelle aérogare.

La révision du dossier, y compris l'extension de son objet et l'adaptation du coût y relatif, requiert une nouvelle procédure législative. Le 13 février 2001 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 a été déposé à la Chambre des Députés. Le Conseil d'Etat a émis ses avis y relatifs les 8 novembre 2001 et 5 mars 2002 de sorte que l'approbation parlementaire pourra intervenir au cours de l'exercice 2002. 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 qui a été constituée le 19 février 2001, s'occupera en première priorité du financement et de la construction de l'aérogare ainsi que de son exploitation. Le projet de loi en cours va créer la base juridique indispensable à cette fin.

4.2.3 Les compagnies luxembourgeoises

Malgré le ralentissement économique général amplifié par les évènements du 11 septembre les compagnies luxembourgeoises s'en sont plutôt bien tirées en 2001 en ce qui concerne le résultat de leur exploitation.

4.2.3.1 LUXAIR

En 2001 la société LUXAIR a transporté au départ de et vers Luxembourg 1.109.843 passagers contre 1.089.126 en 2000, soit une augmentation de l'ordre de 2% en ce qui est en ligne avec le taux de croissance globale du trafic à notre aéroport. Sa part de marché dans le total en termes de passagers transportés est ainsi passée de 65,23% à 68,29%.

Le réseau aérien de LUXAIR portait sur quelques 60 destinations dont 30 en service régulier et 30 en charter. Outre les villes classiques du programme des vols vacances, deux nouvelles destinations se sont ajoutées pendant la saison d'été au réseau portant le nombre de destinations touristiques à 30 pendant l'été, à savoir Santa Cruz de la Palma et Larnaca.

Au 31 décembre 2001 la flotte LUXAIR comprenait 17 appareils dont 5 Boeing 737, 4 Fokker 50 et 8 Embraer EMB 145.

Au 31 décembre 2001 les effectifs de la société s'élevaient à 2.061 unités (dont un personnel navigant technique de 296 personnes). La part des effectifs du seul secteur de l'assistance aéroportuaire s'est élevé à 807 unités pour le domaine fret et à 307 unités pour le domaine passagers.

4.2.3.2 CARGOLUX

En 2001 CARGOLUX a transporté 350.308 tonnes de fret au départ et à l'arrivée de notre aéroport. Ceci représente une part du marché de 68%. CARGOLUX assure également des relations 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 433.096 tonnes sur son réseau mondial.

CARGOLUX a pu maintenir sa position de premier transporteur tout cargo européen. En termes de tonnage transporté elle occupe l'un des premiers rangs parmi les compagnies au niveau mondial avec une production de 3.768 millions de tonnes – kilomètres réalisées sur son réseau comprenant des destinations réparties sur tous les continents.

Au 31 décembre 2001 sa flotte s'est composée de 11 Boeing B747-400. Ce type d'appareil affiche les plus hautes performances en matière de technologie aéronautique moderne et répond aussi aux exigences toujours plus contraignantes en termes d'incidences sur l'environnement, que ce soit au niveau du bruit ou des émissions gazeuses. Outre la flotte 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 2001 CARGOLUX a ajouté cinq nouvelles destinations à son réseau mondial à savoir les villes de Calgarie, Téhéran, Bakou, Manille et Sharjah. De même le nombre de fréquences a été augmenté sur certaines destinations.

Les effectifs de la société s'élevaient au 31 décembre 2001 à 1.411 unités réparties à travers le monde entier, dont 1.068 basées à Luxembourg. Cela représente une augmentation de respectivement 5,8% et de 6,8% par rapport à 2000, Le personnel navigant technique comprenait 312 personnes, soit une augmentation de 38 unités comparée à 2000.

4.3 Le domaine législatif

4.3.1 L'activité législative nationale

- Arrêté ministériel du 14 février 2001 portant institution et organisation d'une commission consultative aéroportuaire.

  L'objet de la commission consiste à organiser le dialogue entre les autorités publiques, les communes limitrophes de l'Aéroport de Luxembourg et les acteurs administratifs et économiques présents dans l'enceinte aéroportuaire. Elle a pour mission de servir de plate – forme 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.

- Règlement grand-ducal du 23 février 2001 concernant les conditions techniques d'exploitation des hélicoptères en transport aérien public.

  Ce règlement introduit dans le droit national luxembourgeois les dispositions du code JAR – OPS 3 élaboré par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA). Ce code a comme objectif d'introduire dans les Etats européens participant au système JAA des normes communes pour l'exploitation des hélicoptères en transport aérien public et d'assurer leur application harmonisée dans l'intérêt d'un renforcement du niveau de la sécurité aérienne.

- Règlement ministériel du 24 avril 2001 modifiant le règlement ministériel du 5 avril 1995 réglementant l'exploitation de l'aérodrome de Noertrange.

  Le règlement a apporté des changements mineurs à la gestion de l'aérodrome de Noertrange qui concernent notamment le nom de l'exploitant, étant donné que le Syndicat d'Initiative de la Ville de Wiltz a été remplacé par la « Wiltz Aviation, a.s.b.l. ». En second lieu les modifications ont eu trait à une plus grande sécurité des activités aéronautiques exercées sur le terrain.

- Règlement grand-ducal du 26 octobre 2001 déterminant les attributions, la composition et le mode de fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile.

  Le règlement précise que le comité est un organe consultatif qui a pour mission d'assister le gouvernement en émettant des avis sur la politique de sûreté dans le domaine de

l'aviation civile, en recommandant des mesures et des procédures de sûreté et en étudiant l'efficacité de l'application tout en assurant la coordination entre tous les organes ou organismes chargés des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou concernés par ledit programmes.

Les membres du comité ont été nommés par arrêté ministériel du 18 décembre 2001. La présidence du comité a été confiée à un représentant de la Police Grand-Ducale.

4.3.2 Les activités au niveau de l'Union européenne

Les travaux communautaires ont porté en ordre principal sur des dossiers qui ont été déjà traités successivement par plusieurs présidences.

Les travaux sur la création d'une autorité européenne pour la sécurité de l'aviation civile ont pu aboutir en octobre 2001, lorsque le Conseil « Transports » a dégagé un accord politique sur le règlement portant création de l'EASA. Cette agence sera chargée de la certification des produits aéronautiques sans exclure la possibilité d'une extension de la compétence à d'autres domaines d'activités tels que ceux de l'entretien et de l'exploitation des avions, celui des licences du personnel de l'aviation civile, etc... L'adoption formelle du règlement par le Conseil et le Parlement est prévue au cours du 1er semestre 2002.

Un dossier controversé a été celui de la proposition de la Commission concernant le projet de radionavigation par satellite GALILEO et plus particulièrement la mise en place d'une entreprise commerciale pour gérer la phase de développement du projet jusqu'en 2005. Le Conseil « Transports » n'a pas pu trouver un accord. Il en sera saisi à nouveau lors de ses sessions en 2002, notamment sur les aspects de la viabilité financière du projet, sur la question si GALILEO sera un projet purement civil ou s'il pourra également être utilisé à des fins militaires, ainsi que sur l'association ou non du secteur privé au financement (et donc aussi sa représentation dans les instances de décision de l'entreprise).

Un autre sujet important a été celui du bruit des avions marqué par le litige entre l'Union européenne et les Etats-Unis sur le règlement communautaire des « hushkits ». Les travaux menés à l'Union européenne ont soigneusement préparé le dossier afférent traité lors de l'Assemblée de l'OACI à Montréal ce qui a permis d'arriver à un accord sur les nouveaux standards en matière de bruit des avions. En conséquence, la Commission a présenté au Conseil en décembre une proposition de directive destinée à remplacer le règlement « hushkits » au plus tard fin avril 2002 ce qui permettra le retrait de la plainte introduite par les Etats-Unis en vertu de la Convention de Chicago à l'encontre du règlement communautaire précité.

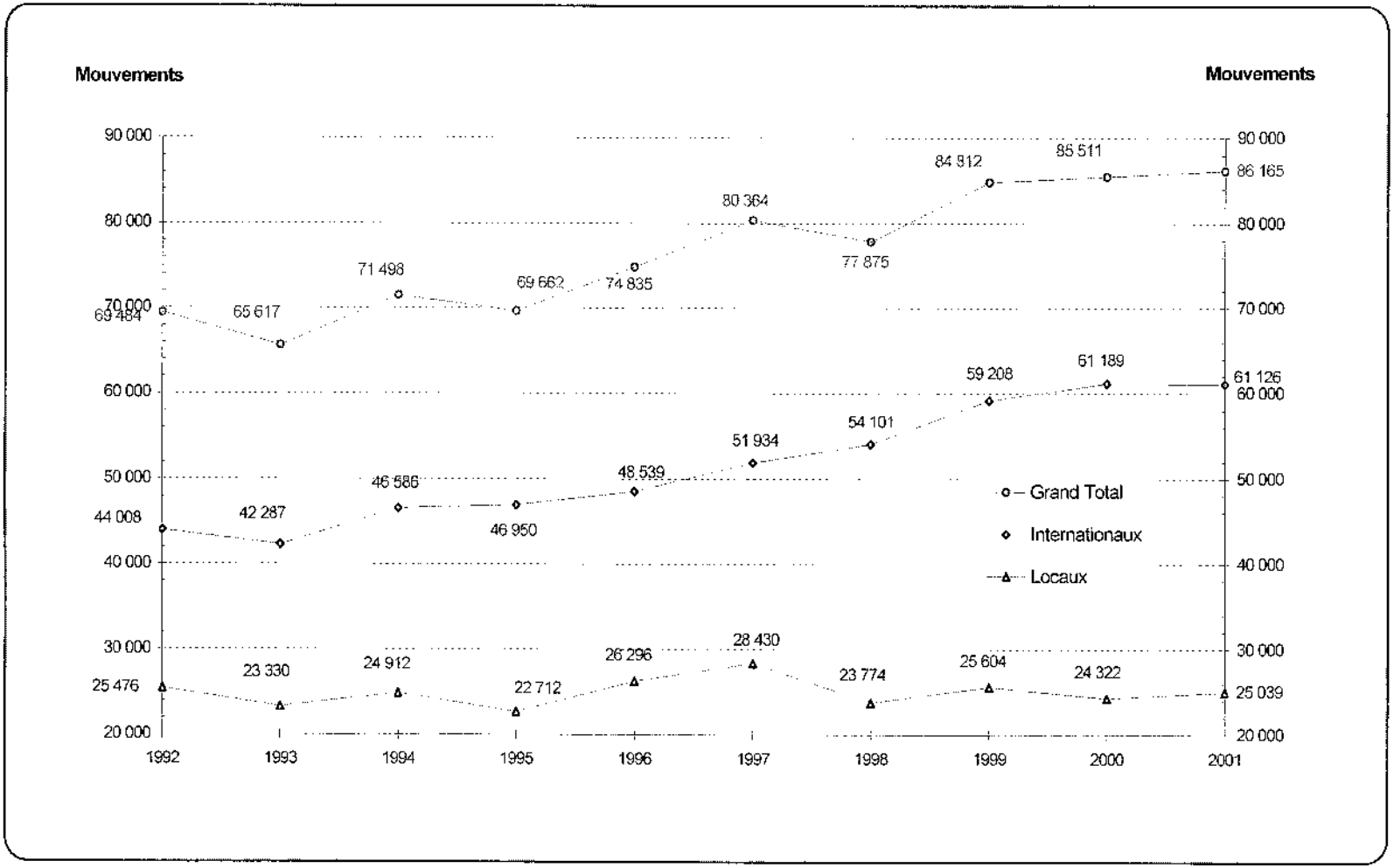
Les événements du 11 septembre 2001 à New York et à Washington ont amené, au cours de sa session spéciale du 14 septembre 2001, le Conseil « Transports » à recentrer les activités de l'Union en fonction de la nouvelle situation. Le Conseil a lancé un programme de travail pour l'adoption de mesures de sûreté au niveau communautaire. Ainsi la Commission a rapidement présenté une proposition de règlement pour les contrôles des mesures et niveaux de sûreté dans les aéroports de la Communauté, ceci

devant se faire en coordination avec le programme d'audit de la sûreté, que l'OACI a décidé en février 2002 de faire appliquer à ses Etats membres.

Outre les aspects plus techniques en matière de sûreté dans le transport aérien, l'impact des événements du 11 septembre 2001 sur l'économie du secteur aérien a été également au centre des préoccupations du Conseil « Transports ». Le Conseil a pu constater l'ampleur des difficultés auxquelles sont confrontées les compagnies aériennes et l'ensemble du secteur des transports aériens. Des mesures ont été prises pour permettre des compensations pour les pertes à la suite de la fermeture temporaire de l'espace aérien des Etats-Unis. Le contrôle des aides publiques relevant de la Commission, le Conseil a insisté sur le fait que toute aide ciblée est soumise à l'approbation de la Commission conformément aux règles communautaires. Le Conseil, dans sa formation consacrée aux affaires économiques et financières, s'est penché sur la question de la résiliation des clauses d'assurances pour le risque de guerre par les compagnies d'assurances et des charges d'assurances beaucoup plus élevées auxquelles les compagnies sont confrontées depuis le 11 septembre. Le Conseil a estimé qu'il faut revenir à des conditions normales de marché dans ce secteur, mais que dans l'intervalle, les Etats pourront prendre en charge les couvertures d'assurances jusqu'à la fin mars 2002 au plus tard, sous le contrôle de la Commission.

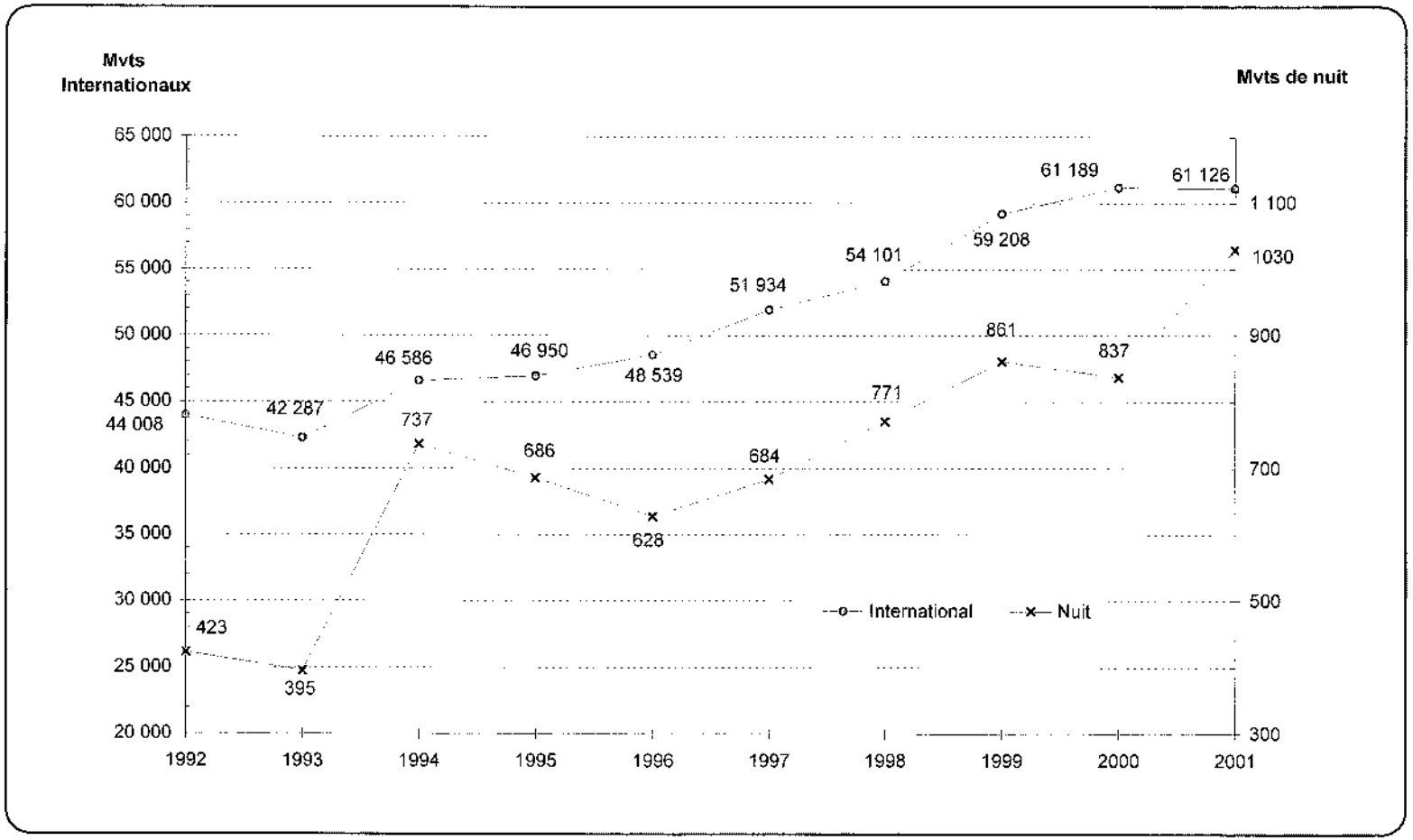
Pour sa part, le gouvernement luxembourgeois avait limité la prise en charge de la couverture d'assurance pour le risque de guerre en faveur des transporteurs luxembourgeois à un mois, soit au 25 octobre 2001.

ANNEXE 1



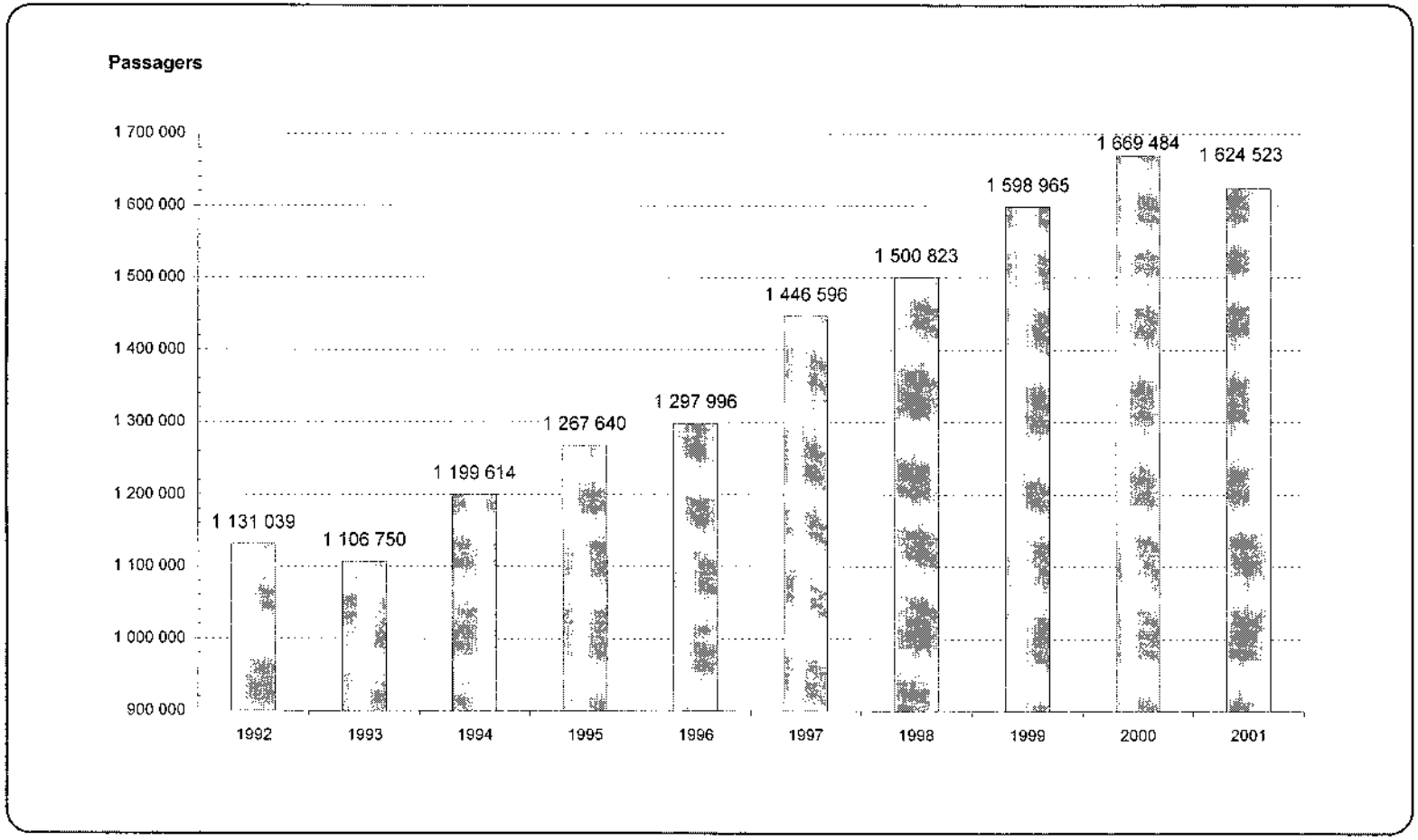
Evolution des mouvements
(1992 – 2001)

ANNEXE 2



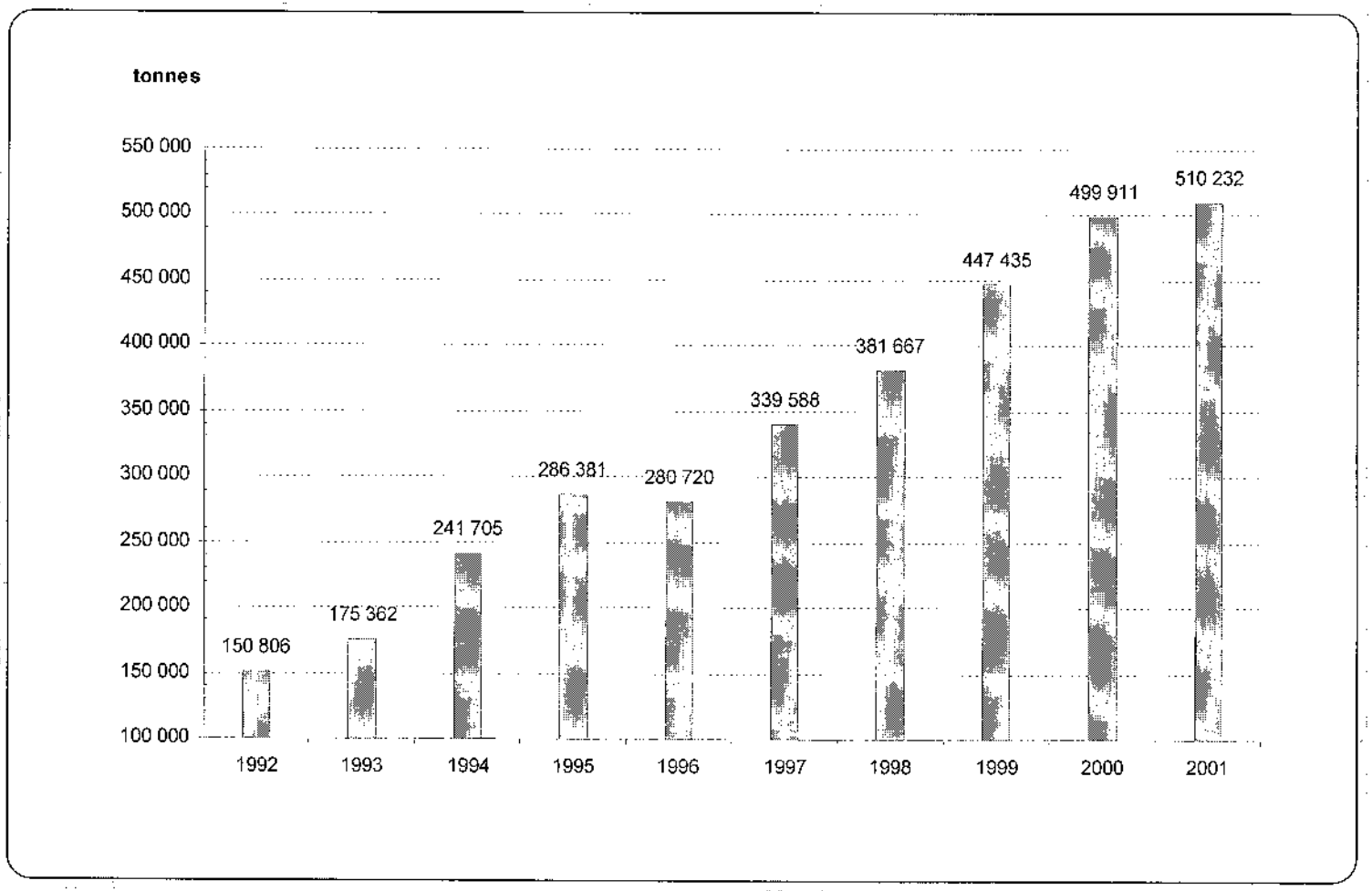
Evolution des mouvements internationaux et de nuit
(1992 – 2001)

ANNEXE 3



Evolution des passagers
(1992 – 2001)

ANNEXE 4



Evolution du fret
(1992 – 2001)

5. La Navigation Intérieure

Parmi les tonnages transportés par tous les modes dans l'Union Européenne, 10 % sont des transports internationaux.

Pour la voie d'eau, cette proportion est de 50 %, contre 4 % pour la route ou 20 % pour le chemin de fer.

Les distances parcourues par tonne transportée sont en moyenne plus longues en ce qui concerne la voie d'eau: 280 km (chemin de fer 245 km, route 110 km).

Le trafic fluvial est effectué moyennant un réseau de canaux, fleuves et lacs de plus de 20.000 km disponible dans les 6 pays constituant l'Europe dite fluviale.

Les chargeurs européens disposent d'une infrastructure performante pour les produits secs, les produits liquides, le vrac et les conteneurs.

Seule la voie d'eau offre des réserves de capacités disponibles en respect avec l'environnement. Le bateau sert de stock flottant en attendant la livraison des marchandises "juste in time".

La subdivision du présent chapitre traitera des aspects suivants :

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

5.1. L'activité législative

Le 20 décembre 2001, la Chambre des Députés a ratifié la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, signée à Strasbourg, le 9 septembre 1996. (loi du 13 janvier 2002). Cette Convention a pour objet de prévenir la pollution des voies d'eau en Europe de l'Ouest et de renforcer les interdictions déjà existantes.

Le 7 octobre 2001, le représentant de notre Gouvernement a signé à Budapest la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (C.M.N.I.). La procédure de ratification est en cours via le Ministère des Affaires Etrangères.

5.2. Les activités internationales

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

Les activités de cette Commission portaient notamment, en 2001, sur les différents moyens de promouvoir les transports par voie navigable, sur les infrastructures, les prescriptions techniques, la prévention de la pollution à partir des bateaux et l'assistance aux pays en transition.

5.2.2. Union Européenne

L'harmonisation et la libéralisation des services offerts par la navigation intérieure au niveau de l'Union Européenne sont acquises depuis de nombreuses années, de sorte que l'activité des groupes de travail a été pu être réduite.

5.2.3. Commission centrale pour la navigation du Rhin

Le Luxembourg n'est pas membre de cette Commission, mais un représentant du Ministère des Transports assiste comme observateur et selon les besoins aux réunions du Comité du droit fluvial de la Commission. En 2001 les travaux portaient sur les questions relatives à l'unification du droit fluvial, la compatibilité des réglementations nationales ou communautaires avec le régime rhénan, le principe de la liberté de la navigation et les contrôles dans les entreprises et sur les voies navigables.

5.2.4. Commission de la Moselle

Lors de sa session ordinaire du 12 décembre 2001, la Commission de la Moselle a approuvé une série de décisions prises en matière de péages.

Elle a décidé d'octroyer des taux exceptionnellement réduits à certains produits transportés afin de soutenir le trafic de marchandises sur la Moselle.

Dans le cadre du passage à l'euro, des modifications rédactionnelles ont été apportées à l'ensemble du tarif des péages et à son règlement d'application et sont en vigueur à partir du 1er janvier 2002.

En matière réglementaire, la Commission a décidé d'apporter une série de modifications et de compléments aux prescriptions relatives à la circulation sur la Moselle.

Ces adaptations aux dispositions rhénanes comparables ainsi qu'à la directive communautaire concernant les exigences techniques auxquelles doivent répondre les appareils de télécommunications entreront en vigueur au plus tard le 1er janvier 2002.

La Commission a en outre examiné le rapport de son Comité technique sur l'état actuel d'avancement des travaux réalisés en vue d'améliorer les conditions de navigation sur la rivière, c.à.d. le projet de dédoublement des écluses, les travaux effectués dans le cadre de l'approfondissement de la Moselle dans le secteur allemand et l'achèvement de l'approfondissement du chenal navigable dans le secteur français.

5.2.5. Benelux

La sous-commission "transports par voie navigable" n'a pas tenu de réunion en 2001.

5.3. Le Port de Mertert

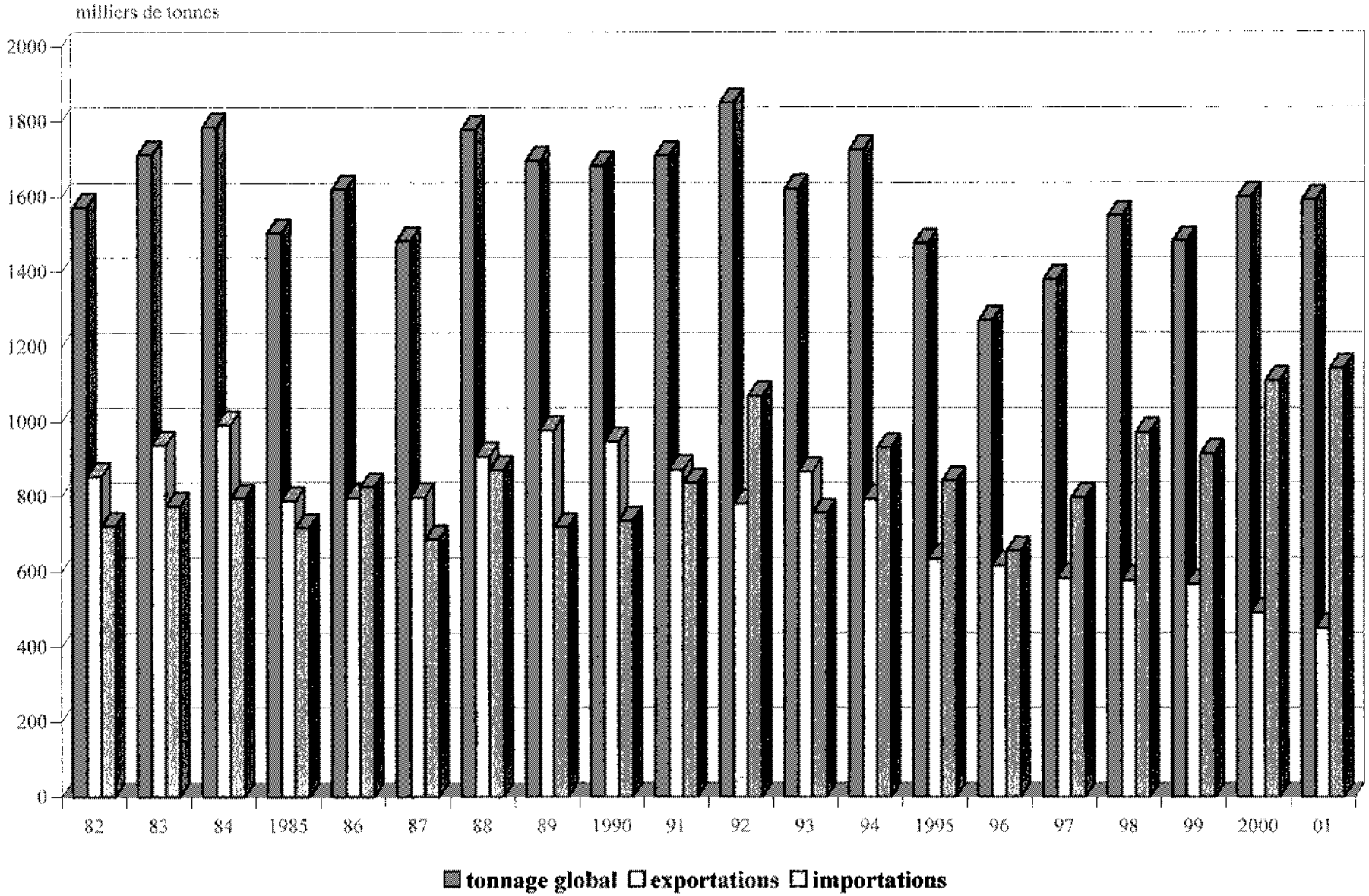
Après une année 2000 exceptionnelle du point de vue trafic au port, le trafic global général a légèrement diminué en 2001 de 1,8 % pour se fixer à 2.010.221 tonnes (moins 37.166 tonnes).

Les importations ont augmenté (2,9 %) et les exportations ont diminué (8,3 %). Les exportations ne représentent plus que 28 % du trafic total.

Parmi les produits sidérurgiques à l'exportation il faut noter l'augmentation des laminés finis et demi-produits (13,3 %) alors que le clinker de ciment recule de 11 %.

Du côté des importations de produits sidérurgiques les matières premières ont fortement augmenté (11,5 %) alors que les produits finis et demi-produits ont chuté de 75,1 %. La bonne performance des produits pétroliers (+ 16,3 %) a permis à ce produit d'occuper la 2e place sur la liste des transbordements en suivant de près les produits sidérurgiques et en faisant reculer le clinker de ciment à la 3e place.

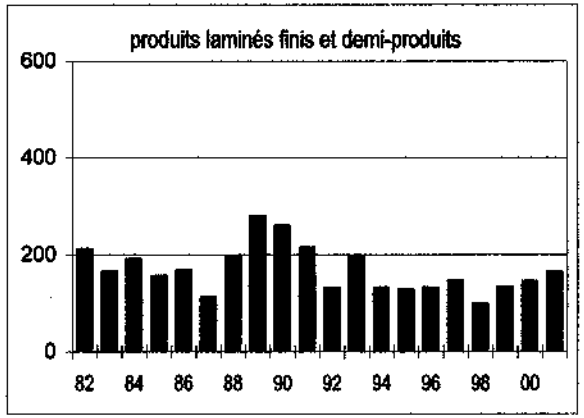
EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL PORTUAIRE

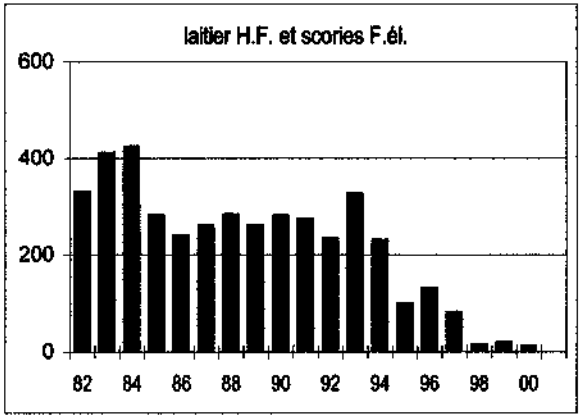


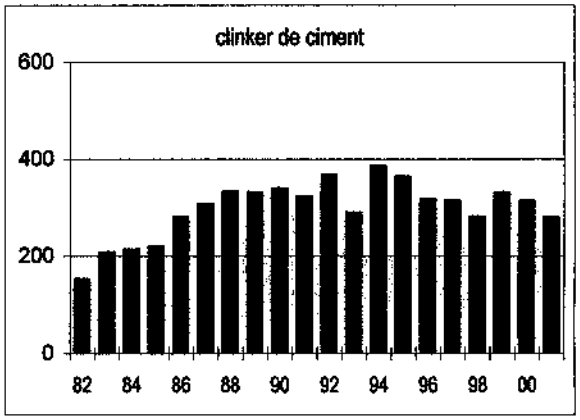
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

en milliers de tonnes

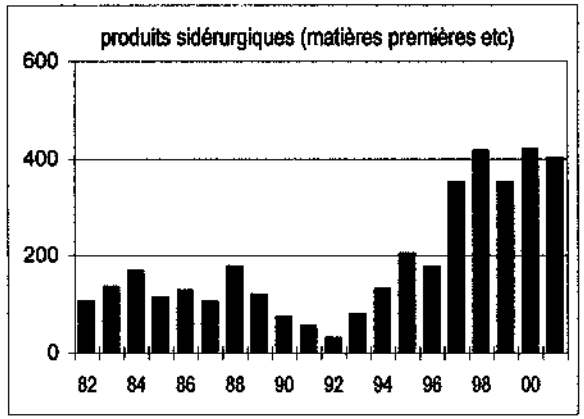
exportations

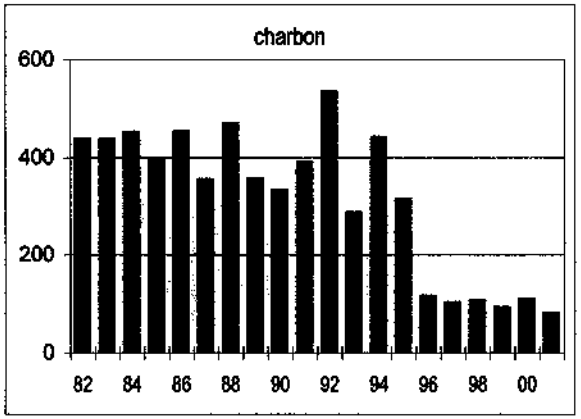


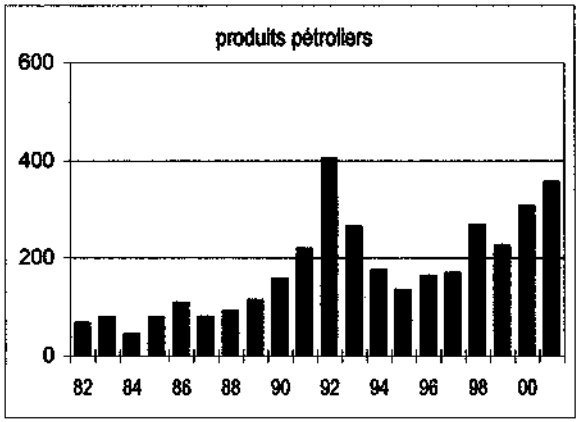




importations

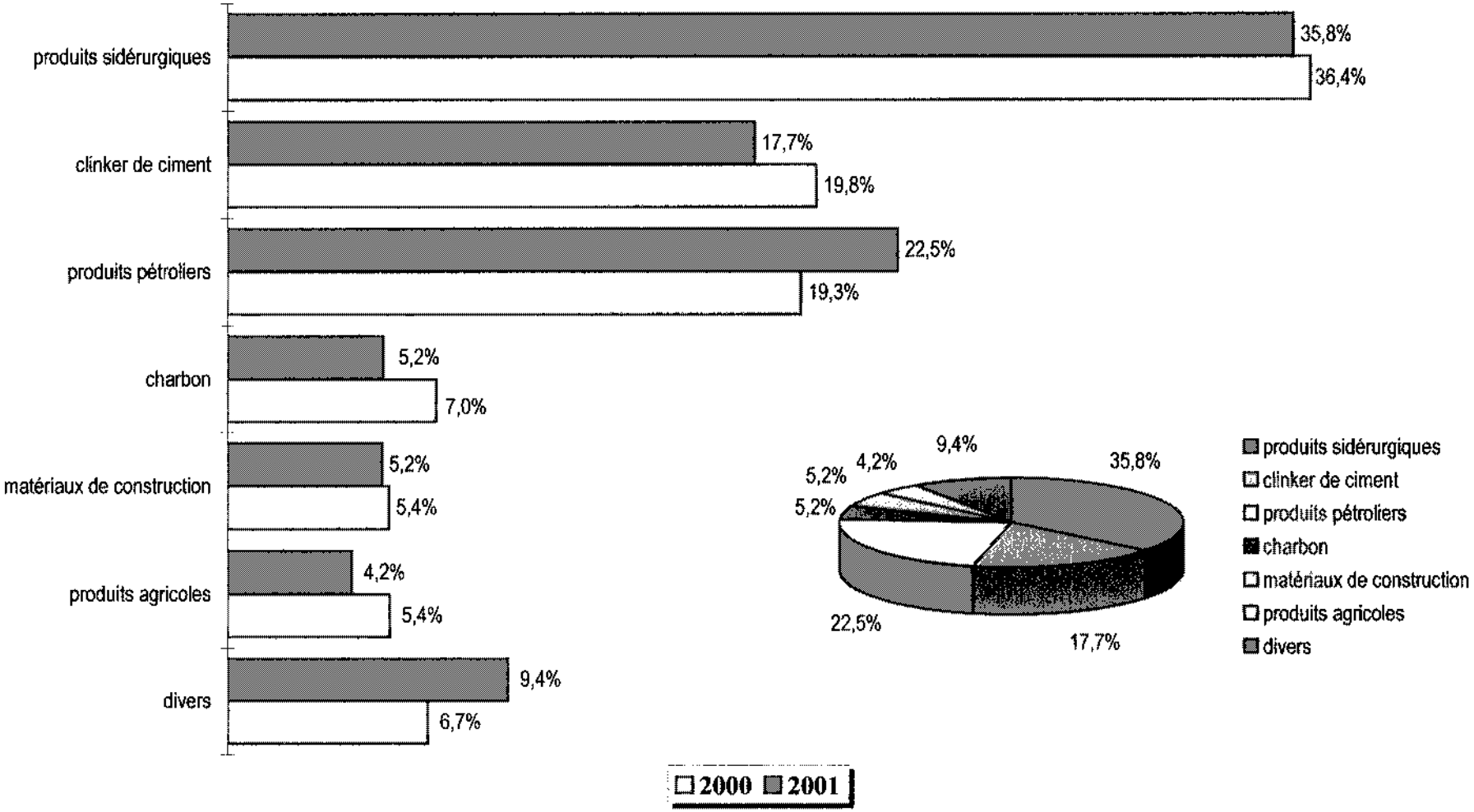






TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS

en % du tonnage global - trafic dépendance Bech-Kleinmacher non compris



TONNAGE GLOBAL FLUVIAL BECH-KLEINMACHER COMPRIS: 2000: 1.705.702 t - 2001: 1.683.685 t

DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2001

Unité: Tonne

	2001	2000	diff. %
TRAFIC GLOBAL GENERAL (dépendance Bech-Kleinmacher incluse)	**2.010.221**	**2.047.387**	**- 1,8%**
TRAFIC GLOBAL PORT DE MERTERT	**1.591.281**	**1.599.471**	**- 0,5%**
exportations	449.993	490.599	- 8,3%
importations	1.141.288	1.108.872	+ 2,9%

EXPORTATIONS	2001	2000	diff. %
produits sidérurgiques	166.684	160.309	+ 4,0%
dont: laminés finis et demi-produits	*166.684*	*147.157*	*+ 13,3%*
scories de four électrique		*13.152*	
clinker de ciment	281.630	316.383	- 11,0%
produits agricoles	600	6.267	
divers	1.079	7.640	- 85,9%

IMPORTATIONS	2001	2000	diff. %
produits sidérurgiques	403.132	421.614	- 4,4%
dont: matières premières	*383.839*	*344.193*	*+ 11,5%*
produits finis et demi-produits	*19.293*	*77.421*	*- 75,1%*
charbon	83.156	112.102	- 25,8%
produits pétroliers	358.154	308.036	+ 16,3%
matériaux de construction	82.545	86.741	- 4,8%
produits agricoles	65.719	80.668	- 18,5%
divers	148.582	99.711	+ 49,0%

	2001	2000	diff. %
Nombre de bateaux	1.129	1.155	- 2,3%
dont: chargés	354	371	- 4,6%
déchargés	775	784	- 1,1%
TRAFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER *			
exportations et importations	92.404	106.231	- 13,0%
nombre de bateaux	72	86	- 16,3%
TRAFIC TERRESTRE PORT *	176.758	189.769	- 6,9%
TRAFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT *	149.778	151.916	- 1,4%

* compris dans le trafic global général

5.4. Le Service de la Navigation

5.4.1. Aperçu succinct des missions cadre

A la suite de la signature de la Convention tripartite sur la Canalisation de la Moselle du 27 octobre 1956, le Luxembourg avait décidé de créer une possibilité d'immatriculation de bateaux de navigation intérieure sous pavillon luxembourgeois et de ne pas renoncer à l'exercice de ses droits de souveraineté sur la partie frontière de la Moselle. Par sa signature il s'est engagé à assurer la gestion de la voie d'eau mosellane conformément aux stipulations de la Convention précitée.

Il convient de souligne l'importance vitale pour le Luxembourg de disposer d'un 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 paraît-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 atteignent en l'an 2001 l'ordre de 1 million d'Euros.

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.

L'exécution de ces missions assez spécifiques se trouve confiée au Service de la Navigation à qui il appartient d'assurer toutes interventions de gestion et de surveillance nécessaires pour garantir l'utilisation conforme, la navigabilité, la préservation et la valorisation de ce patrimoine exceptionnel.

Sur le plan technique il s'agit surtout de l'exploitation (y compris le service des barrages et la perception des péages) et du maintien en état des installations des barrages-écluses et des autres dépendances du domaine public fluvial.

Vient s'y ajouter en tant que mission particulière de gestion, l'exercice des fonctions de police de la voie d'eau, c'est-à-dire les interventions préventives et répressives indispensables en vue de garantir la sécurité et la fluidité de la circulation, respectivement pour garantir l'intégrité matérielle du domaine public fluvial, ainsi que les secours et l'assistance nautique en cas d'avaries, incidents ou d'accidents sur la voie d'eau.

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 qualifiés, expérimentés et hautement motivés.

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

L'année 2001 ne s'est pas caractérisée par des événements extraordinaires.

L'utilisation commerciale est, en 2001 restée stable et ceci tant en ce qui concerne le trafic marchandises que passagers. En revanche, les activités nautiques relevant du domaine des utilisations dites de plaisance des infrastructures, ne cessent de progresser.

En tant que gestionnaire de la voie d'eau, le Service de la Navigation a assuré, à l'instar des années précédentes, 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 de 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 la protection des sites.

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

❒ L'exploitation commerciale de la voie d'eau

En ce qui concerne le volet de l'exploitation commerciale de la Moselle canalisée, une somme de 2.719.679 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.

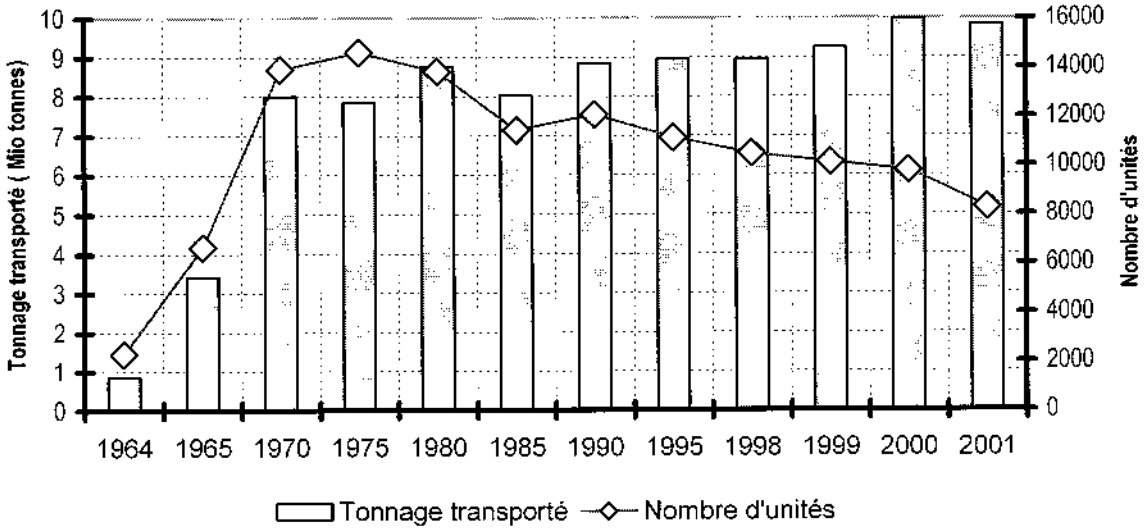
❒ Les résultats du transport de marchandises

Pour ce qui est du transport de marchandises recensé à l'écluse de Grevenmacher, la situation s'est présentée en 2001 comme suit :

• Tonnage transporté :	9.802588	tonnes
• Mouvements de bateaux à marchandises chargés :	6.536	unités
• Mouvements total de bateaux à marchandises :	8.079	unités
• Capacité de charge théorique des bateaux	14.044.168	tonnes

On mesure mieux l'importance de ce tonnage si on considère que l'acheminement du tonnage transporté en 2001 sur la Moselle aurait, sans tenir compte des trajets à vide inévitables, nécessité 392.104 trajets de poids lourds, respectivement la circulation de 173.497 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 peut constater que le trafic s'est maintenu à un haut niveau, une légère baisse de 1,6 % par rapport à l'année précédente a néanmoins pu être observée.

Pour ce qui est du rapport directionnel amont / aval du flux de marchandises, il y a lieu de signaler :

- un trafic de 5.622.826 to vers l'amont portant sur le transport de combustibles et de produits sidérurgiques ;
- un trafic de 4.179.872 to vers l'aval portant sur le transport de produits agricoles, de denrées alimentaires et de produits sidérurgiques.

❒ Les résultats du transport de personnes et de la navigation de plaisance

Pour ce qui est du transport de personnes et de la navigation de plaisance sur la Moselle, la situation s'est présentée en 2001 comme suit:

• Mouvements de bâtiments à passagers recensés à l'écluse de Grevenmacher :	378
• Autorisations de priorité de passage aux écluses conférées aux bâtiments effectuant un service régulier:	569
• Mouvements de bateaux de plaisance avec des dimensions supérieures à celles de l'écluse à nacelles:	793
• Trafic à l'écluse à nacelles:	1671

D'une manière générale, 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.

5.4.4. La gestion des infrastructures du domaine public fluvial

❒ La gestion domaniale proprement dite

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

- de gérer et exploiter le patrimoine en question de manière à assurer une mise à la disposition des usagers dans des conditions optimales d'exploitation, d'entretien et de sécurité, tout 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'empiétement ou de dégradation;
- d'assurer la mise en valeur et une utilisation conforme et rationnelle du domaine public fluvial. Ce dernier objectif est notamment atteint par le biais des autorisations d'occupation temporaire de sections déterminées.

Face à la pression urbanistique 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.

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.

❒ Surveillance et exploitation des infrastructures

En ce qui concerne les influences naturelles, la navigation a été gênée pendant 87 heures dans le secteur de Grevenmacher et pendant 179 heures dans celui de Stadtbredimus par du brouillard particulièrement dense.

Il va sans dire que 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 contrôle. S'agissant d'activités assez spécifiques, il semble intéressant de préciser à ce titre qu'il s'agit notamment de :

a) l'inspection et contrôle systématique de l'état (y compris sondages bathymétriques) 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 d'entraves.

Les travaux pour la mise en place d'un système de mesurage nautique et de contrôle bathymétrique ont été finalisés. Grâce à ce matériel nouveau, la surveillance de l'état sous-marin, tout comme la recherche d'obstacles et d'objets sont rendues beaucoup plus performantes.

En ce qui concerne l'exploitation des infrastructures publiques de stationnement, le Service de la Navigation est 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 1109 interventions administratives circonstanciées.

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

❒ Les aspects sécurité d'exploitation

Sur le plan de la sécurité d'exploitation de la voie d'eau, les préoccupations ont essentiellement pour objectif de garantir une cohabitation harmonieuse et de 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.

Au cours de l'année 2001, 50 avis circonstanciés ont été publiés, déterminant diverses prescriptions d'utilisation particulières ou modifications temporaires des conditions d'exploitation de la voie d'eau. A noter que ces interventions étaient notamment motivées par:

- des travaux sur la voie d'eau
- des manifestations nautiques ;
- des compétitions sportives ;
- des exercices de sauvetage.

❒ L'exploitation des barrages-écluses

Les impératifs techniques (pannes et autres désaffectations temporaires programmées) ont imposé au cours de l'année 2001 des interruptions d'exploitation des écluses de 245 heures à Grevenmacher et 276 heures à Stadtbredimus.

Au plan des améliorations infrastructurelles, le système international d'information et d'annonce du trafic sur la Moselle a été mis en service en mars 2001. Ce système, mis en place sur le plan international, permet d'optimiser l'exploitation et les conditions de sécurité de la voie d'eau.

Le service des barrages doit assurer la maîtrise de l'eau de manière à ce que le niveau du plan d'eau amont puisse être maintenu à une cote prédéterminée, et ce endéans les tolérances autorisées. Cette régulation est assurée moyennant les vannes mobiles du barrage qui permettent de moduler les débits de la Moselle. A ce dernier titre, 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 m^3/sec.

Vu que les risques de pannes sont relativement nombreux et variés, alors que les conséquences d'une défaillance sont susceptibles de provoquer de graves conséquences, il importe de garantir, par une vigilance de tout instant, des interventions préventives, des travaux d'entretien, de maintenance, de révision, de rénovation, sans arrêts ou dans le cadre d'arrêts d'exploitation temporaires, le bon fonctionnement des ouvrages.

Pour l'année 2001, 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:	2393 h	4071 h	3702 h	3812 h
• Durée des mises hors service pour opérations programmées de maintien en état:	79 h	103 h	271 h	178 h
• Durée des interruptions de fonctionnement (pannes):	1 h	5,75 h	0	0

5.4.5 Le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

La stratégie en matière d'entretien, respectivement de maintien en état, a été d'assurer ces activités des plus vitales moyennant un concept préventif de surveillance, d'entretien et de rénovation. Cette approche prévisionnelle permet en effet 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 satisfaisante. Comme étant surtout conditionné par l'état technique, et à défaut de possibilités d'augmenter l'efficacité opérationnelle en matière d'entretien, force sera d'intensifier pendant les années à venir, les efforts au niveau du renouvellement et du remplacement des éléments les plus exposés et des équipements les plus sensibles. Un programme de renouvellement pluriannuel a été établi à cet effet.

Au delà des activités courantes de maintien en état un programme plus important de restauration et de modernisation destiné à adapter les ouvrages au progrès technique et rendre de par là leur exploitation plus fiable et sure a été entamé. Le cadre et les mesures pour ce faire se trouvent identifiés dans l'étude de sécurité ordonnée par le Ministère des Transports.

Cette démarche d'ensemble est indispensable pour pouvoir répondre aux enjeux et ce tant au plan de l'efficacité économique que de la sécurité des agents ou des usagers, respectivement de la pérennité de fonctionnement des ouvrages.

Pendant les années à venir, il s'agira donc de poursuivre les efforts pour pouvoir finaliser ce programme de modernisation endéans les délais arrêtés.

5.4.6 . La police de la voie d'eau

Face à l'intensification constante des activités nautiques et touristiques en période estivale, le Service de la Navigation a mené régulièrement des actions ciblées avec l'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 lors de ces actions ont été réprimées moyennant avertissements taxés ou procès-verbaux adressés au Procureur de l'Etat.

Au cours de 2001, 39 événements extraordinaires d'exploitation se sont produits sur la section germano-luxembourgeoise de la voie d'eau qui peuvent être ventilés comme suit:

8 accidents de navigation ayant entraîné des dégâts matériels ;

21 incidents avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ;

3 incidents en rapport avec des pollutions des eaux de la Moselle, dont 1 d'origine terrestre.

Les activités de police qui relèvent de l'exercice de la puissance souveraine sur le territoire commun avec l'Allemagne ont évidemment été mises en œuvre en étroite collaboration avec les autorités de police allemandes. Les principes directeurs de cette collaboration transfrontalière ont d'ailleurs été formalisés dans un document commun qui a pu être rendu applicable au cours de l'année 2001.

5.4.7. Le matériel de navigation intérieure opérant sous pavillon luxembourgeois

Pour ce qui est de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, il semble intéressant de noter, qu'au 31 décembre 2001, 82 unités étaient inscrites au registre luxembourgeois d'immatriculation:

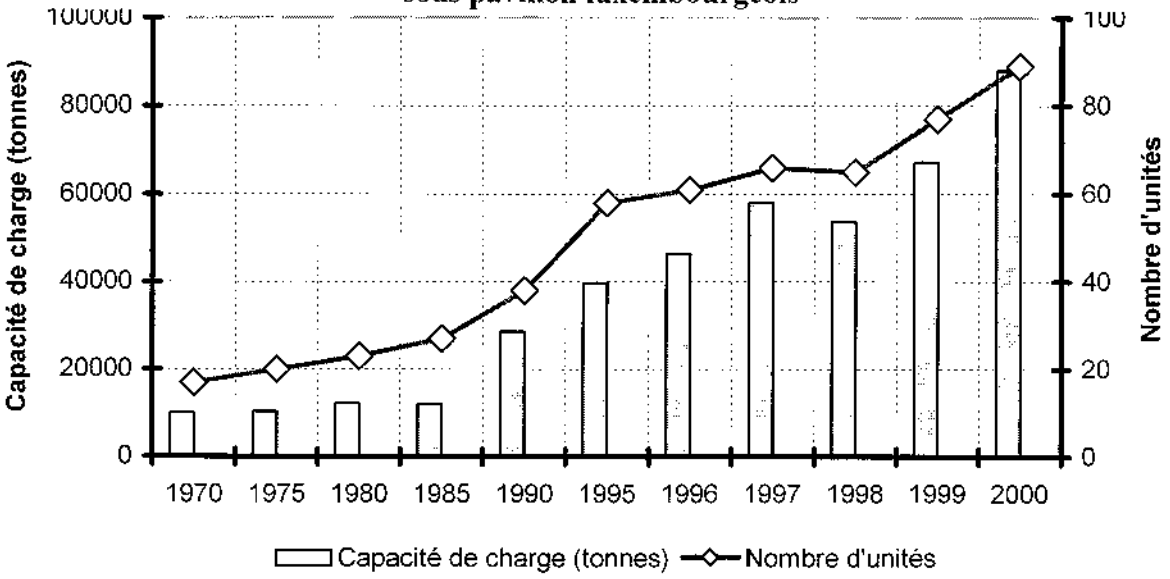
25 automoteurs ordinaires
23 automoteurs-citernes

11 pousseurs et 9 pousseurs-remorqueurs
1 barge
2 barges-citernes

5 bateaux à passagers et
4 bateaux de plaisance

La flotte des bâtiments à marchandises opérant sous pavillon luxembourgeois sur le réseau européen des voies d'eau a comptabilisé au 31 décembre 2001 une capacité de charge totale de 76.178 tonnes.

Evolution du matériel de navigation intérieure opérant sous pavillon luxembourgeois



5.4.8 Conditions hydrologiques

Les fonctions de gestion du domaine public fluvial doivent évidemment tenir compte de l'élément "eau" en tant qu'infrastructure fluide. Ce sont surtout les paramètres limnimétriques, c'est-à-dire les niveaux, respectivement les débits d'eau, qui conditionnent par la force des choses les activités en question. La connaissance des données historiques, actuelles et anticipatives s'impose donc en vue de pouvoir atteindre les objectifs visés d'une manière optimale.

❒ Caractéristiques générales de l'année hydrologique

En ce qui concerne le régime hydrologique de la Moselle en 2001, il y a lieu de signaler:

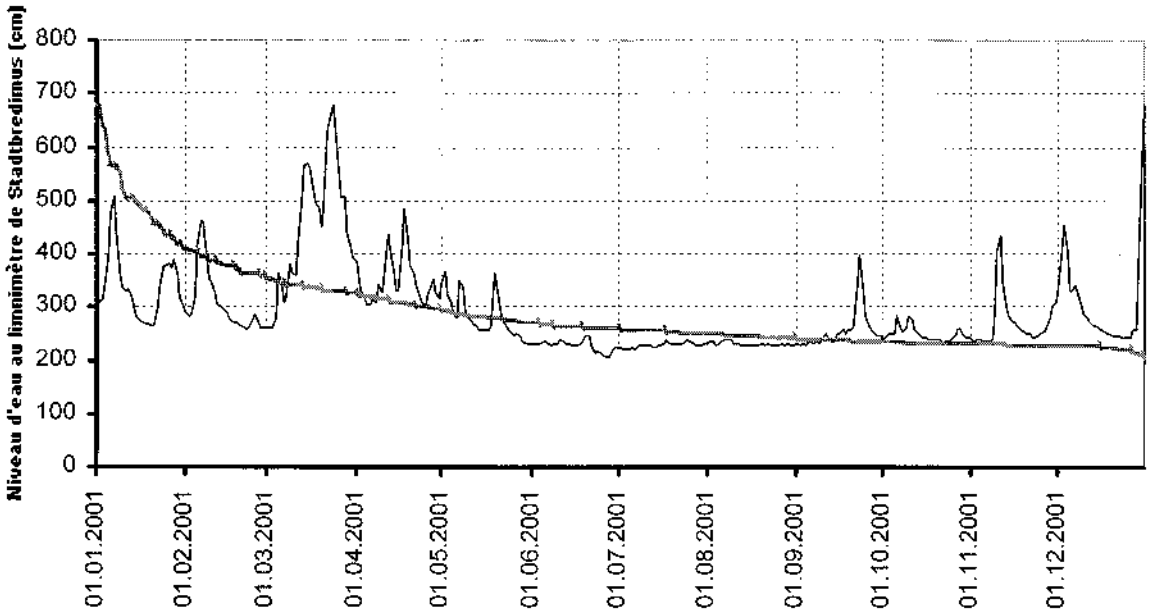
- que des périodes de hautes eaux ont pu être observées au cours des mois de mars et décembre;
- que des périodes d'étiage ont été observées au cours des mois de juillet et août.

L'exploitation de la voie d'eau n'était, en 2001, pas gênée par des glaces.

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

Paramètres caractérisant les conditions hydrologiques :

ANNEES:	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
DEBIT DE LA MOSELLE								
Moyenne annuelle (m3/s)	182	206	96	126	143	193	180	218
Moyenne journalière minimale (m3/s)	18	30	20	22	16	20	25	27
Moyenne journalière maximale (m3/s)	1420	1560	930	1320	1088	1131	690	1185
TEMPERATURE EAU								
Température moyenne	15,1	14,7	14,1	14,8	14,4	14,7	15,0	13,15
Température minimale	5,3	2,9	1,1	1,0	3,7	4,0	4,8	1,7
Température maximale	28,9	27,9	26,8	27,0	26,6	26,2	25,9	26,10



❒ Service d'annonce des crues :

Complémentairement à ses missions traditionnelles de gestion, le Service de la Navigation se trouve chargé du service d'annonce des crues. Les paramètres conditionnant l'activité opérationnelle du service d'annonce des crues se lisent pour l'année 2001, et avec référence à l'échelle de Stadtbredimus, comme suit:

- Durée de la période d'observation et d'analyse (cote > 4,50 m): 629 heures
- Durée de la phase opérationnelle au plan externe (cote > 5,30 m): 230 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".

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.

La première phase des travaux de modernisation du limnimètre de Remich (accès on-line aux données limnimétriques) a pu être finalisée.

6. Les Affaires Maritimes

6.1. Le contexte international

En 2000, le commerce maritime mondial a, pour la quinzième année consécutive, augmenté en volume, atteignant le chiffre record de 5,88 milliards de tonnes, soit une robuste croissance de 3,6%. Selon les prévisions figurant dans l'étude sur les transports maritimes, que la CNUCED[1] vient de publier, une décélération sensible serait en revanche intervenue en 2001, le taux retombant à un médiocre 2%. Le tassement annoncé est au premier chef imputable aux répercussions du ralentissement économique constaté aux Etats-Unis et, à un degré moindre, en Europe.

Les statistiques de la CNUCED indiquent par ailleurs que la part cumulée des pays en voie de développement dans le commerce maritime mondial s'est inscrite en légère baisse en 2000, année où ces pays ont totalisé environ la moitié des marchandises chargées et 30,2% des marchandises déchargées, après respectivement 50,6% et 31,2% en 1999. Le pétrole et les autres produits de base représentent une forte proportion des marchandises chargées.

S'agissant du commerce maritime mondial, il est constaté dans l'Etude précitée que le taux de croissance exceptionnellement élevé (7,4%) du commerce des cinq principaux produits de base acheminés en vrac sec a porté le taux de croissance d'ensemble des cargaisons de vrac sec à 3,8% en 2000 – soit plus qu'un quadruplement par rapport à l'année précédente. Pour les trois principaux produits de base acheminés en vrac sec – minerai de fer, charbon et céréales – les taux de croissance ont été respectivement de 10,7%, 7,9% et 2,3%. Le trafic de marchandises conteneurisées – autre forme de cargaisons sèches – a progressé de moins de 1% en 2000, traduisant une consolidation de la reprise en volume du trafic constatée depuis la sortie de crise des pays asiatiques. Le volume du transport de pétrole par navire-citerne, qui représente 36,5% du total, a quant à lui enregistré une robuste croissance de 3,1%.

6.2. La politique communautaire

Deux ans après le naufrage de l'ERIKA, les Etats membres doivent appliquer avec détermination les nouvelles règles de sécurité maritime décidées par l'Union européenne. L'adoption du paquet de mesures ERIKA I et les progrès obtenus sur le paquet ERIKA II sont une étape capitale dans la mise en place des règles efficaces pour renforcer la sécurité maritime, et lutter contre les risques de marées noires accidentelles. Grâce à ces mesures, navires sous-normes et poubelles de la mer ne devraient bientôt plus avoir leur place dans les eaux européennes d'ici deux ans. *"L'Union dispose maintenant de l'un des meilleurs arsenaux législatifs de sécurité maritime au monde. Il est capital que ces mesures soient mises en place avec la plus grande détermination et rapidité. La Commission pour sa part s'engage à poursuivre son effort et à proposer des mesures de suivi pour compléter ces règles et éloigner le spectre d'un nouvel ERIKA "* a déclaré Loyola de Palacio, Vice-Présidente en charge de l'Energie et des Transports.

---

[1] Etude sur les transports maritimes 2001 de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

Le paquet ERIKA I apportait une réponse urgente à certaines des lacunes révélées par l'accident de l'ERIKA et vise à renforcer notamment les contrôles dans les ports, les contrôles sur les activités des sociétés de classification et accélère le calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque. Le paquet ERIKA I ne constitue cependant qu'une étape du programme d'action communautaire et est complété par le paquet ERIKA II:

- la mise en place d'un fonds communautaire permettant d'indemniser les victimes de marées noires jusqu'à un milliard € ,
- le renforcement du suivi du trafic dans les eaux européennes,
- la création d'une Agence européenne de la sécurité maritime.

6.2.1. Le paquet ERIKA I: les trois mesures adoptées

a) Renforcement des contrôles dans les ports

La directive existante sur le contrôle des navires par l'Etat du port a été substantiellement modifiée en vue de renforcer les contrôles dans les ports qui restaient jusqu'ici insuffisants. Ainsi les navires immobilisés à plusieurs reprises pour leur mauvaise condition seront dorénavant bannis et se verront désormais refuser l'entrée des ports de l'Union sur base d'une liste noire publiée par la Commission.

b) Renforcement du contrôle des activités des sociétés de classification

Les règles contenues dans la directive concernant les sociétés de classification ont été renforcées afin de permettre un meilleur contrôle de l'activité de ces organismes privés qui jouent un rôle crucial pour la sécurité maritime. Les sociétés de classification sont en effet chargées de vérifier la qualité de la structure des navires et presque tous les Etats du monde leur délèguent une grande partie de leurs pouvoirs de vérification.

c) Elimination des pétroliers à simple coque

Les pétroliers à simple coque présentent en moyenne un risque plus élevé de pollution en cas d'accident, et sont souvent des navires vétustes. L'objectif essentiel de la mesure est de protéger les côtes de l'Union européenne contre les risques accrus de pollution liés à l'arrivée imminente de pétroliers à simple coque bannis des eaux américaines en vertu de l'OPA 90 (Oil Pollution Act) mais autorisés à naviguer selon la législation de l'Organisation maritime Internationale (OMI) en vigueur.

Le règlement adopté généralise ainsi l'interdiction des pétroliers à simple coque au plus tard en 2015, selon un calendrier d'élimination progressive.

6.2.2. Paquet ERIKA II: les mesures encore en discussion

a) L'agence européenne de la sécurité maritime

En l'espace de quelques années, de nombreuses normes de sécurité ont été définies. Les Etats membres doivent les appliquer efficacement, mais également rapprocher leurs procédures d'inspection et de contrôle.

L'Agence européenne de sécurité maritime soutiendra l'action de la Commission, des Etats membres et des Etats candidats à l'adhésion. Elle évaluera l'efficacité des mesures de sécurité maritime mises en place. L'Agence aura notamment pour tâche la collecte d'informations, l'exploitation de bases de données sur la sécurité maritime, l'évaluation et l'audit des sociétés de classification maritime, et l'organisation de missions d'inspection dans les Etats Membres pour vérifier les conditions de contrôle de l'Etat du Port. Elle pourra enfin assister les inspecteurs nationaux dans leurs tâches de contrôle et permettre un échange d'expériences bénéfique à tous. Le Conseil Transport du 7 décembre 2001 n'est pas parvenu à un accord sur la question du siège de l'agence.

b) L'amélioration de la sécurité du trafic maritime et la prévention de la pollution par les navires

Une proposition de directive prévoit la mise en place d'un système de notification couvrant également les navires qui ne font pas escale dans les ports de la Communauté. Elle renforce les pouvoirs d'intervention des Etats membres, en tant qu'Etats côtiers, en cas de risque d'accident ou de menace de pollution devant leurs côtes au-delà même de leurs eaux territoriales. Elle rend obligatoire, dans les eaux de la Communauté, la présence sur les navires de systèmes d'identification automatiques (ou transpondeurs) ainsi que de « boites noires », similaires à celles utilisées dans l'aviation, afin de faciliter les enquêtes en cas d'accident. Cette directive vise à améliorer les procédures concernant la transmission et l'exploitation des données relatives à la cargaison dangereuse, et à accroître le développement de bases de données communes. Partant du constat que la plupart des naufrages se produisent lorsque les conditions météorologiques sont extrêmement défavorables, la directive prévoit également la possibilité d'interdire aux navires de quitter les ports en cas de conditions de ce type. Elle rend finalement obligatoire l'établissement de ports de refuge dans chaque Etat membre afin d'accueillir les navires en détresse.

c) L'amélioration des régimes de responsabilité et de compensation des dommages de pollution en vigueur

Deux ans après l'accident de l'ERIKA, les populations frappées de plein fouet par la marée noire, hôteliers et professionnels de la mer en particulier, n'ont toujours pas été complètement indemnisées de leurs préjudices. Cette situation est liée aux limites du régime international existant (en particulier le fonds FIPOL) lorsque les coûts d'une pollution excèdent les plafonds en vigueur. La Commission a estimé qu'il était inacceptable que des citoyens européens, plusieurs années après un grave accident, ne soient toujours pas indemnisés de manière satisfaisante.

C'est pour éviter à l'avenir de telles situations que la Commission a proposé la création d'un Fonds de compensation des dommages de pollution, qui compléterait, à concurrence d'un plafond global de 1 milliard € , l'indemnisation des victimes en cas de dépassement des plafonds fixés par les règles existantes qui s'élèvent actuellement à 200 millions €. La proposition de la Commission prévoit également l'imposition par les Etats membres d'amendes financières en cas de comportement négligent de la part de toute personne impliquée dans le transport des hydrocarbures par mer.

6.2.3. Le livre blanc: la nécessité de nouvelles règles

La Commission européenne a déjà annoncé dans son nouveau Livre blanc sur les Transports *"La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix"*, les propositions qu'elle comptait préparer afin de parachever l'arsenal législatif communautaire de renforcement de la sécurité maritime et de l'adapter aux enjeux posés par l'élargissement.

a) *Lutter contre l'utilisation "d'esclaves de la mer": des normes sociales pour les équipages*

La liste noire des navires sous-normes qui, demain, permettra à l'Union européenne de fermer ses portes aux navires dangereux, devrait en toute logique intégrer les navires composés d'équipages sous-qualifiés et sous-payés.
Il convient à cet effet que l'Union définisse rapidement les conditions sociales minimales qu'elle entend faire respecter pour les équipages. La Commission propose d'engager un dialogue entre tous les acteurs du monde maritime afin d'examiner les questions de formation et de conditions de vie et de travail à bord des navires.

b) *Lutte contre les pavillons de complaisance: des pouvoirs de contrôle aussi pour l'OMI*

A l'instar de ce qui a été fait dans le cadre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, l'Union européenne, dans la perspective de l'élargissement, devrait soutenir l'initiative prise par le Japon de doter l'OMI d'une capacité d'audit des Etats du pavillon. Des experts maritimes, reconnus sur le plan international dans le contrôle, pourraient ainsi effectuer des missions d'audit permettant d'identifier les déficiences par les Etats des navires battant leur pavillon. Cela constituerait la première étape d'un contrôle du respect des engagements internationaux pris par l'ensemble des Etats parties aux conventions de l'OMI.

c) *Favoriser le retour des navires sous pavillon communautaire: la taxation au tonnage*

Grâce à l'instauration du régime de taxation au tonnage un nombre important de navires pourraient retourner sous pavillon communautaire et donc être soumis à des règles de sécurité renforcées. Dans ce régime, l'armateur paierait une taxe basée sur le tonnage qu'il exploite, indépendamment des revenus réels de l'entreprise. La Commission fera une proposition en ce sens dès 2002.

d) *Une mer unique: un système européen de gestion du trafic maritime*

L'Union élargie pourrait ainsi se doter d'ici 2010 d'un système de gestion du trafic maritime à l'instar de ce qui est fait pour le trafic aérien, qui lui permettrait de se protéger de mouvements dangereux ou suspects de navires en particulier par déroutage vers des ports refuges. C'est sur la base d'un tel système de gestion harmonisée du trafic maritime du Bosphore à la Baltique, en passant par le Golfe de Gascogne et la Manche que l'Union européenne pourra coordonner des moyens d'intervention et de contrôle qui, sans aller jusqu'à se doter d'un corps de gardes côtes, permettra à l'instar de ce que font les Etats-Unis de développer une action efficace contre tous les dangers venant du large (en particulier la lutte contre le trafic de drogue, l'immigration illégale ou le transport de marchandises dangereuses).

Enfin, la Commission envisage d'aller au-delà de la lutte contre les déversements polluants accidentels et s'attaquer au problème complexe de la détection et de la sanction civile et pénale des pollutions opérationnelles qui représentent chaque année en Méditerranée et en mer du Nord des dizaines d'Erika.

6.3. Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Au cours de l'année 2001 les agents du CAM ont participé à la 22ième session de l'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui s'est tenue à Londres du 19 au 30 novembre 2001 et à la 74ième session du comité de la sécurité maritime (MSC) qui s'est également tenue à Londres du 30 mai au 8 juin 2001.

Une session extraordinaire du MSC s'est tenue à Londres du 27 au 28 novembre 2001. Au cours de cette session, le rapport du Secrétaire général de l'OMI portant sur les résultats des travaux des groupes de personnes compétentes chargées par le Secrétaire général de l'OMI de l'évaluation de la mise en œuvre de la Convention STCW a été adopté par le comité. Suite à l'adoption de ce rapport la liste des pays admis sur la liste blanche de l'OMI a été étendue. (Circulaire MSC.Circ 1018).

La 46ième session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) a eu lieu du 23 au 27 avril 2001 à Londres.

6.4. Le Commissariat aux affaires maritimes

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 nombre d'entreprises maritimes agréées et de dirigeants d'entreprises maritimes agréés au 31 décembre 2001 s'élève à:

Entreprises maritimes agréées	250

Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	27	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 prochaine version détaillée sera publiée en mars 2002.

6.5. Les activités liées à la gestion de la flotte sous pavillon luxembourgeois

6.5.1. Le pavillon maritime

6.5.1.1. *Composition de la flotte*

a) Nombre de navires enregistrés au 31.12.2001 :

Régime d'immatriculation	unités	jauge brute
Pleine immatriculation	116	455.820
Frètement coque nue	4	95.847
Affrètement coque nue	37	1.071.338
Total	**157**	**1.623.105**

b) Répartition par catégorie :

Type de navire	unités	jauge brute
Avitailleur	2	2620
Drague	7	101.329
Barge	2	1747
Gazier	15	441.599
Pétrolier	7	635.984
Navire citerne, produits chimiques et pétroliers	14	60.709
Navire citerne, produits chimiques, pétroliers et gaz	3	23.849
Porte-conteneurs	9	101.828
Navire roulier	11	198.636
Vraquier	2	6.145
Câblier	1	8.248
Navire à passagers	84	32.784
Total	**157**	**1.623.105**

c) Age de la flotte

L'âge moyen de la flotte était de 8,99 ans au 31 décembre 2001.

6.5.1.2. *Immatriculation des navires*

En 2001, le CAM a instruit trente-neuf dossiers de première immatriculation et cent quarante-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. Vingt navires ont été radiés du registre.

6.5.2. 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, dont le Luxembourg. Cette liste a été revue en 2001 après approbation du rapport du Secrétaire Général de l'OMI, présenté lors des sessions MSC 74 et MSC ES 1 du comité de la sécurité maritime.

6.5.3. Bureau Equipages

Les dossiers équipages sont régis par le règlement grand-ducal du 8 avril 1991 concernant le livret de marin et le règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, ainsi que 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.

6.5.3.1. *L'identification du marin :*

⇒ L'inscription du marin au registre : Fin 2001, 9.637 marins étaient recensés au bureau des équipages.

⇒ Délivrance de livrets de marin : Au cours de cette année, 1.750 livrets de marin ont été délivrés à de nouveaux marins.

6.5.3.2. *Reconnaissance des qualifications professionnelles*

Au 1er février 1997, entraient en vigueur les amendements à la convention STCW portant sur la formation des gens de mer. En vertu de ces nouvelles dispositions, le Commissariat aux affaires maritimes délivre un visa attestant la reconnaissance. Ce visa vaut autorisation d'occuper une fonction déterminée à bord des navires battant pavillon luxembourgeois.

Le 1er février 2002 marquera une nouvelle étape dans l'application de la convention STCW 95. En effet, tous les anciens brevets délivrés selon les termes de la convention STCW 78 viendront à échéance et devront être remplacés par des brevets STCW 95, qui sont à endosser par les services du CAM.

Au cours de l'année 2001, 1.099 visas furent émis par le bureau des équipages.

6.5.4. Sécurité des navires sous pavillon luxembourgeois

6.5.4.1. *Certificats internationaux*

Les inspections et l'émission des certificats internationaux pour les navires sous pavillon luxembourgeois ont été confiées par arrêté ministériel aux 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 et 2001 afin de tenir compte de l'évolution des obligations techniques et statutaires depuis 1991. Au sein de la Communauté européenne, cette délégation est 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.

6.5.4.2. *Contrôle administratif*

Le Commissariat aux affaires maritimes entretient un échange d'informations permanent avec les sociétés de classification autorisées. Celles-ci communiquent un listing trimestriel des certificats émis par elles au nom du Grand-Duché 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, le CAM ne saurait que réitérer son appel pour disposer des moyens tels que chiffrés dans l'audit effectué dans l'administration pour développer ces fonctions. Nonobstant ce fait, le CAM travaille actuellement sur une interprétation des ces fonctions d'audit dans le système d'assurance de la qualité.

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.

6.5.4.3. *Contrôle par l'Etat du Port*

a) Mémorandum de Paris

Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Paris (2000) publie les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois (voir tableaux):

Année	Inspections	Navires différents	Détentions	Détention %
1997	39	25	2	8,00 %
1998	30	22	1	4,55 %
1999	44	26	1	3,85 %
2000	57	37	1	2,70 %

Les chiffres de 2001 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 %
2001	61	38	2	5,26 %

b) Mémorandum de Tokyo

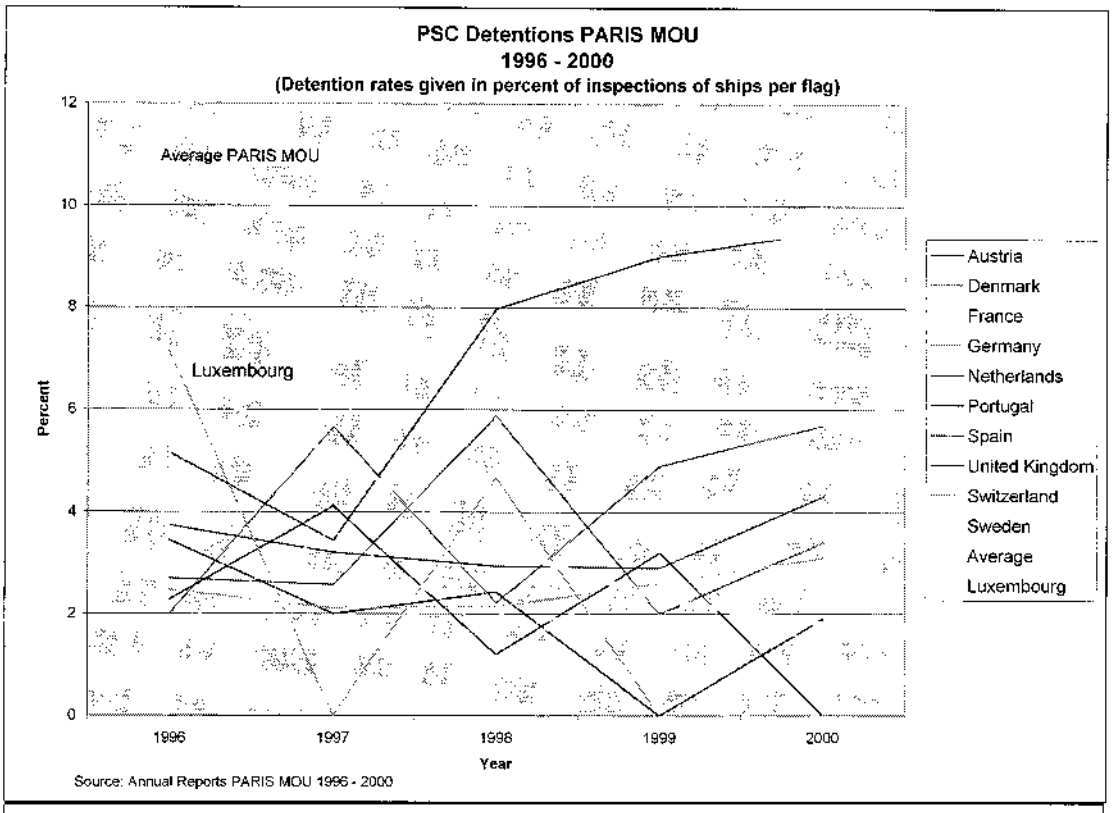
Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Tokyo (2000) publie les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois dans la région Asie / Pacifique (voir tableaux):

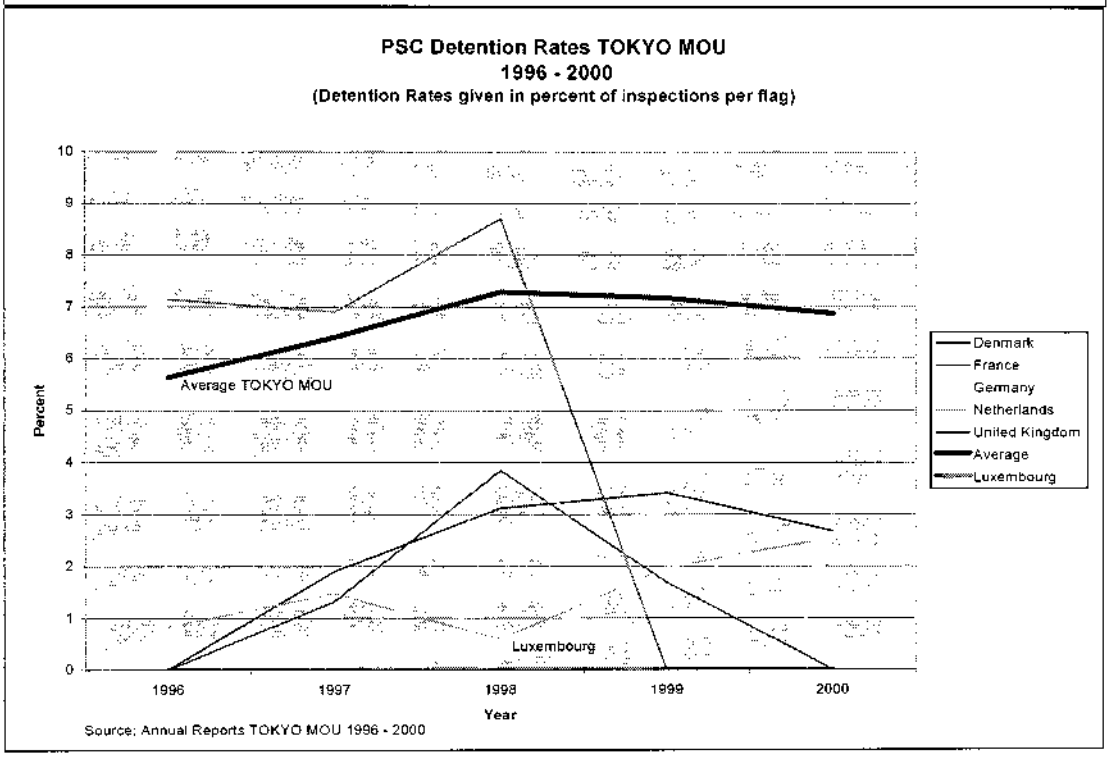
Année	Inspections	Détentions	Détention %
1997	3	0	0 %
1998	2	0	0 %
1999	3	0	0 %
2000	4	0	0 %

c) 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.


PSC Detentions PARIS MOU
1996 - 2000
(Detention rates given in percent of inspections of ships per flag)
Average PARIS MOU
Luxembourg
Percent
Year
Austria
Denmark
France
Germany
Netherlands
Portugal
Spain
United Kingdom
Switzerland
Sweden
Average
Luxembourg
Source: Annual Reports PARIS MOU 1996 - 2000


PSC Detention Rates TOKYO MOU
1996 - 2000
(Detention Rates given in percent of inspections per flag)
Average TOKYO MOU
Luxembourg
Percent
Year
Denmark
France
Germany
Netherlands
United Kingdom
Average
Luxembourg
Source: Annual Reports TOKYO MOU 1996 - 2000

6.5.4.4. *Inspection des navires*

Le Commissariat aux affaires maritimes a procédé à deux inspections spécifiques de navires au cours de l'année 2001. Suivant le lieu et le type de navire inspecté, le personnel du Commissariat aux affaires maritimes se fait assister par différents experts.

6.6. L'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".

Le ministre des transports a institué un comité de pilotage interdisciplinaire ayant pour mission l'élaboration d'un cahier des charges afférent et l'encadrement de l'étude à réaliser. Suite à un appel d'offre, la réalisation de l'étude a été confiée à Price Waterhouse Coopers (Luxembourg). Le consultant a réalisé l'étude en association avec le professeur Peeters de l'université d'Anvers, auteur du plan portant son nom qui a mené à la nouvelle politique maritime des Pays-Bas faisant figure de modèle au plan européen. L'étude a été présentée au ministre des transports avec les observations du comité de pilotage en juillet 2001.

L'étude se livre à une série d'appréciations sur les marges de manœuvre d'une politique maritime luxembourgeoise dans le contexte international et européen tout en proposant des stratégies possibles.

Dans le chapitre des perspectives et stratégies possibles l'étude détecte trois préalables indispensables pour faire avancer le dossier maritime au Luxembourg :

- *Trouver une solution afin de lever l'appellation de complaisance et redorer ainsi l'image de marque du pavillon luxembourgeois;*
- *Se donner les moyens – financiers, humains et réglementaires – pour que le registre luxembourgeois continue à se prévaloir d'un très haut niveau de sécurité et éviter que l'Etat luxembourgeois puisse se retrouver sur le banc des accusés en cas de problème;*
- *Renforcer la législation dans le domaine des yachts commerciaux afin de responsabiliser les dirigeants des sociétés de gestion et se prémunir de tout risque de blanchiment d'argent. (...)*

Le Comité de pilotage a estimé que l'étude correspond au cahier des charges. Elle présente le mérite de rassembler pour la première fois des chiffres sur l'impact économique des activités maritimes. Le comité a formulé cependant des observations critiques quant à certains propos de l'étude paraissant contradictoires et laissant apparaître un manque *"d'expertise technique dans certains de ses développements notamment les aspects juridiques et fiscaux. Ces imprécisions dans le détail ne manquent pas de se répercuter dans la synthèse de l'étude qui est assez floue en partie, l'essentiel n'étant pas assez distillé."*

Quant aux retombées économiques de l'activité maritime pour l'économie nationale il est renvoyé au bilan suivant qui donne un aperçu des principaux chiffres recueillis par le consultant:

Au moment de l'étude, deux cents entreprises bénéficiaient de l'agrément comme entreprise maritime. Au titre des contributions directes l'examen de 124 dossiers pour l'année 1999 établit une contribution de 153.172.897.- LUF. Les taxes d'immatriculation ont rapporté 33.711.931.- LUF et les licences radio 2.072.000.- LUF.

Quant à l'emploi à bord des 139 navires, il peut être estimé à 1.700 marins. Au 30 septembre 2000, 241 marins étaient affiliés à la sécurité sociale luxembourgeoise. L'emploi salarié à Luxembourg même correspond à 136 personnes en 2000. Cette recherche est basée sur seulement 80 entreprises.

Les retombées indirectes sont plus difficiles à établir. Les montants ci-après correspondent à ce qui est injecté dans l'économie luxembourgeoise.

1998 : 507 millions de LUF
1999 : 680 millions de LUF
2000 : 772 millions de LUF

A cet égard il est rendu attentif aux activités spin-off, c'est-à-dire au fait qu'une activité économique en génère une autre sans lien direct avec celle-ci et contribue ainsi aux développement d'activités de service.

Les dépenses du CAM étaient de l'ordre de 37 millions pour l'année 2000 (31 millions pour l'année 1999).

6.6.1. L'appellation complaisance

Le cœur du problème du dossier maritime réside dans le fait que le pavillon luxembourgeois n'a jamais été accepté par l'ITF (International Transport Federation, organisation mondiale des syndicats de transports) comme pavillon national à part entière, mais comme registre belge-bis. Cette situation aux implications multiples et complexes trouve son origine dans le transfert de la quasi-totalité de la flotte belge vers le Luxembourg en 1991, suite à une série d'accords conclus en Belgique entre le gouvernement belge, les syndicats et le patronat.

Le consultant résume la situation comme suit : *"Dès le début des négociations en vue de la création d'un registre maritime luxembourgeois, les syndicats luxembourgeois y sont opposés. N'ayant pas d'autre choix, ils acceptent le vote du projet de loi. Inquiets des conséquences d'une telle loi sur le plan social et sur les structures syndicales, les syndicats luxembourgeois vont demander la présence de leurs homologues belges à leurs côtés et, ensemble, se mettent en contact avec l'ITF, syndicat coordonnateur des transports au plan mondial doté d'un puissant pouvoir de décision et d'écoute au niveau des professionnels du secteur et des instances politiques internationales.*

Mais, les syndicats luxembourgeois vont, dans les faits, déléguer à leurs homologues belges la gestion quasi-totale de ce dossier maritime. La représentation luxembourgeoise sera le plus souvent absente des enceintes internationales laissant ainsi les intérêts du pavillon luxembourgeois y être représentés et défendus par les syndicats belges.
Ceci aura pour conséquence un manque de reconnaissance du pavillon luxembourgeois en tant que tel et confortera l'idée de registre belge bis."

Cette situation a empêché pendant quelques années l'établissement d'armateurs autres que belges à Luxembourg.

6.6.1.1. En 1996, suite à une dégradation du dialogue entre les armateurs belges et les syndicats belges concernant notamment les accords salariaux, le Luxembourg est déclaré pavillon de complaisance par l'ITF et cela sur initiative du syndicat belge. Si entre temps ce litige est résolu en partie, l'appellation du pavillon reste. Il est vrai que dans sa position officielle il est improbable que l'ITF reconnaisse le Luxembourg comme pavillon national, car d'après la politique de cette organisation le fait qu'un pays accepte sur son registre des navires n'appartenant pas à des ressortissants nationaux le qualifie pour figurer sur la liste des pavillons de complaisance. Le fait que ceci soit en flagrante contradiction avec l'intégration européenne mérite d'être mentionné en marge. Les raisons qu'une solution intermédiaire n'ait pas pu être trouvée sont à rechercher dans des considérations tenant au fait que le front patronal a été scindé lors de ces négociations, faits que l'étude commente en les qualifiant de "question de personnes".

6.6.1.2. D'une part, cette mesure expose tous les navires sous pavillon luxembourgeois à de possibles actions de boycott dans certains ports à l'exception de ceux couverts par « l'accord belge » dont les protagonistes contrôlent de facto la situation. Certains armateurs ont pu trouver des « arrangements » avec l'ITF, d'autres non.

Le consultant estime que : " *Vu le contexte, la résolution de ce problème ne peut passer que par un support politique et par un soutien aux syndicats luxembourgeois afin qu'ils prennent, en premier lieu, les mesures nécessaires pour s'émanciper – éventuellement de façon progressive – de la tutelle de leurs homologues belges."*

En vue de relancer le dialogue social défaillant, le Gouvernement estime que la transposition de la directive 99/63 sur le temps de travail dans la marine se présente comme une opportunité, car cette directive peut être transposée soit par la voie légale soit par le dépôt d'une convention collective. Ainsi le texte communautaire pourrait donc constituer une plate forme de négociation pour résoudre les autres problèmes liés à la problématique sous examen.

6.6.2. <u>Le rôle de l'Etat dans le dossier maritime</u>

6.6.2.1. Selon le consultant, l'organisation des services étatiques est une question plutôt politique pour laquelle les aspects d'optimisation au plan organisationnel ne sont pas prépondérants. Aussi prend-il le parti de répercuter les propositions recueillies lors des interviews plutôt que de se livrer à une analyse de système.

Aux termes de l'étude :

" le deuxième objectif extra-économique d'un éventuel nouveau programme maritime concerne la restructuration du Commissariat aux affaires maritimes et cela afin d'avoir la structure adéquate pour :

- *Promouvoir le pavillon national de façon plus soutenue et plus régulière ;*
- *Répondre plus efficacement aux exigences du secteur ;*
- *Développer les expertises nécessaires et renforcer la crédibilité du registre ;*
- *Améliorer l'attractivité du registre.*

Ce deuxième objectif extra-économique est également ressenti aux yeux des acteurs-clefs comme une véritable priorité. Il ne faut cependant pas y voir une censure du Commissariat mais plutôt une façon d'exprimer l'inadéquation entre l'organisation actuelle et sa mission."

D'après le consultant les mesures quant à la structure juridique du CAM pourraient être de deux types selon l'option choisie :

"• *Soit le Commissariat reste une entité purement publique. Il est alors nécessaire de lui donner les moyens – humains et financiers – de répondre aux exigences du secteur ou bien de limiter sa mission.*

• *Soit le Commissariat évolue vers une structure mixte de type "publique-Etat/ privée-industrie maritime» avec une organisation qui spécifie explicitement le rôle de chaque entité tout en instituant un contre pouvoir uniquement ministériel.*

Par ailleurs, le CAM pourrait également développer des services plus axés vers les besoins de certaines catégories d'utilisateurs, comme par exemple la clientèle des high speed crafts, afin de promouvoir certaines activités proposées par le secteur maritime luxembourgeois.

A cette fin une qualification adéquate du personnel du Commissariat serait indispensable d'où le besoin soit de former une partie du personnel déjà en fonction soit de recruter le(s) bon(s) profil(s).

Mise en place, quelle que soit l'option choisie, d'une cellule technique d'inspection (4, 5 experts même free-lances) permettant de consolider la réputation du registre en matière de contrôle technique et de sécurité, et travaillant en étroite collaboration - mais de façon indépendante - avec les sociétés de classification de réputation internationale ; cela afin de limiter tout risque de type Erika et permettre de faire évoluer la loi maritime sur ces aspects.

Le registre actuel (plusieurs fois copié) reconnu comme moderne, efficace et exigeant (sur le commandant du navire) mérite d'être promu de façon plus active. Ceci aurait un effet bénéfique – et immédiat – sur son image de marque même si celle-ci reste perfectible! Mais, redorer l'image de marque du pavillon passe à terme par un retour au qualificatif de pavillon national.
Pour atteindre ces objectifs – meilleure promotion du registre, retour vers un pavillon national - le développement d'une cellule marketing et d'expertise au sein de la structure actuelle semble nécessaire.

Une réforme de la structure juridique du CAM sous la forme d'une entité publique/privée pourrait être une alternative. Ce point est présenté dans la partie III - Perspectives et stratégies possibles.
Une chose est certaine : pour répondre à l'ensemble des caractéristiques qui confèrent une bonne image de marque à un pavillon maritime, le registre luxembourgeois se doit de se doter des moyens nécessaires, notamment en termes de ressources. Ces ressources permettront d'envisager les objectifs mentionnés ci-dessus mais également de perpétrer les orientations du Commissariat en matière de qualité et de combler le retard pris par l'Administration dans la transposition des directives internationales et européennes."

Pour les aspects relatifs à la sécurité maritime, le consultant a pu prendre connaissance de l'audit effectué au CAM avec l'aide des conseillers du Germanischer Lloyd. Cet audit fait le point sur les forces et faiblesses du système luxembourgeois dans un environnement post ERIKA et propose la création d'une cellule d'inspection auprès de l'administration et le renforcement de la cellule juridique.

D'après le comité de pilotage, il est nécessaire de faire un tri des priorités dans les conclusions proposées par le consultant. D'une part, il est proposé de se baser sur l'essentiel des missions étatiques dans ce dossier et, d'autre part, sur les contraintes en découlant au plan légal et administratif.

6.6.2.2. Les missions étatiques

a) Le maintien d'une infrastructure réglementaire adéquate est sans doute une mission première de l'Etat. En ce qui concerne le secteur maritime cette réglementation est particulièrement vaste et volumineuse et touche à pratiquement tous les domaines du droit. Comme il s'agit dans une très large mesure de règles d'ordre international il faut en premier lieu transposer ces règles en droit national et les adapter. En deuxième lieu il s'agit de veiller à leur application et en troisième lieu d'exercer des fonctions de "reporting" aux organisations internationales respectives qui sont notamment la Commission européenne, l'Organisation Internationale du Travail ou encore l'Organisation Maritime Internationale. Concernant l'OMI cette troisième fonction a évolué particulièrement au cours des dernières années en ce qu'elle a notamment comporté la mise en place de systèmes d'assurance de la qualité pour l'administration maritime.

b) Le Commissariat aux Affaires Maritimes a délégué toutes les fonctions de contrôle statutaires, c.-à-d. celles menant à la délivrance des certificats internationaux de sécurité prévus par les conventions internationales à des sociétés de classification du type Bureau Veritas, Lloyd's Register etc..

Les contrôles effectués par le CAM sont donc des contrôles annuels sur dossier tant en ce qui concerne les qualifications des marins que le suivi technique des navires. Les interventions à bord des navires de la part de l'administration sont rares. Ce système de la délégation présente d'indéniables avantages puisque aucun Etat n'entretient un réseau d'inspecteurs avec une couverture mondiale. Le degré de délégation est cependant variable d'un Etat à l'autre.

Les limites et les lacunes d'un système de délégation totale sont cependant apparues au fil des années tant au plan international que dans le cadre de l'expérience luxembourgeoise. Il n'est pas envisagé de mettre fondamentalement ce système en cause, mais il est nécessaire de l'aménager par des mesures concrètes. Il y a des fonctions qui ne sont pas susceptibles de délégation que l'Etat doit pouvoir exercer. Les exigences sur ce plan ont été renforcées ces dernières années telles les fonctions d'audit ou de façon plus générale le contrôle des activités déléguées. Principalement pour cette raison il est proposé de maintenir le Commissariat dans sa structure juridique actuelle.

c) Les fonctions de contrôle technique à bord des navires étant déléguées aux sociétés de classification, il apparaît que certains aspects ne sont pas sujets à des contrôles spécifiques plus particulièrement pour ce qui a trait à l'OIT. Des citations négatives dans les rapports de l'OIT sont apparues.

Le Gouvernement a clarifié les questions des compétences dans le domaine social entre le ministère du travail et le ministère des transports en ce qui concerne les fonctions normatives et les fonctions de contrôle en attribuant celles-ci au département des transports. Le cadre législatif sera adapté en conséquence et la convention OIT 178 sur l'inspection du travail maritime sera ratifiée.

Tout en maintenant ce système de la délégation aux classes, il est proposé que le Commissariat assume la responsabilité de toutes les fonctions de contrôle à bord des navires y compris les aspects sociaux à condition de disposer d'inspecteurs qui s'occuperaient alors non seulement des questions sociales, mais aussi et principalement des autres aspects non susceptibles de délégation comme participant à l'exercice de la puissance publique. Dans le cadre de la réforme de l'inspection maritime qui est proposée, il serait indiqué de compléter le personnel du Commissariat par un juriste. L'ampleur de la tâche au plan de la mise à jour d'une réglementation en permanente évolution justifie cet engagement au même titre que le nombre d'aspects juridiques inhérents aux dossiers traités quotidiennement par l'administration.

d) A côté des considérations plutôt d'ordre commercial du consultant, ou celles plus techniques ci-dessus s'ajoute la question des responsabilités de l'Etat.

Il s'agit, d'une part, de la façon dont l'Etat s'acquitte des obligations contractées au sein des organisations internationales tant au plan de la mise en œuvre qu'au plan de leur effectivité. Suite aux catastrophes maritimes des dernières années, les réglementations se font plus contraignantes et visent à responsabiliser les différents acteurs à leurs niveaux d'action respectifs y compris les administrations maritimes. Celles-ci doivent rendre compte auprès des organisations internationales de la façon dont elles opèrent.

Il convient d'indiquer qu'un important travail de mise à jour de la législation luxembourgeoise auquel s'ajoute la nécessité de transposer des directives reste à faire (voir sous 6.7.2.). Le Luxembourg s'expose à la critique tant que ce problème n'est pas résolu de façon satisfaisante.

D'autre part, en cas de catastrophe maritime, la question d'une éventuelle responsabilité de l'Etat en termes de responsabilité civile mérite d'être posée à nouveau dans un environnement réglementaire en pleine mutation (Exemple : directive sur les sociétés de classification).

S'il est vrai que la responsabilité civile pour le transport incombe à l'armateur, il est nécessaire d'évaluer les possibilités de la mise en œuvre de la responsabilité de l'Etat dans le cas de figure notamment où il serait allégué que l'Etat aurait failli à sa mission de contrôle, problématique connue dans d'autres domaines. Cette analyse s'impose du fait de l'insuffisance du régime d'indemnisation international actuel, d'ailleurs en voie de révision. L'insuffisance du régime d'indemnisation actuel qui est de nature à inciter les victimes des pollutions notamment à rechercher d'autres responsabilités chez les affréteurs, les sociétés de classification et pourquoi pas l'Etat.

Compte tenu du régime de responsabilité existant (pourtant de plus en plus critiqué), il n'y a guère de précédent de la mise en cause de la responsabilité civile de l'Etat en sa qualité de pays d'immatriculation.

Le Gouvernement a décidé d'approfondir l'examen de cette question et plus particulièrement la possibilité d'introduire une clause d'immunité de l'Etat dans l'exercice de sa mission de surveillance à l'instar de ce qui existe dans le secteur bancaire. L'opportunité de légiférer sera donnée dans le cadre de la transposition d'une directive sur les sociétés de classification à adopter prochainement.

6.7. Les activités législatives et réglementaires

6.7.1. Textes législatifs et réglementaires publiés en 2001

- Règlement grand-ducal du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. (2001, A-21, p. 726)
- Règlement grand-ducal du 16 novembre 2001 transposant la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer telle que modifiée par la directive 98/35/CE du Conseil du 25 mai 1998. (2001, A n° 147 p. 2965)

6.7.2. Textes législatifs et réglementaires en cours d'élaboration au 31 décembre 2001

a) *Volet national*

- Projet de règlement grand-ducal portant des spécifications complémentaires pour les enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans le domaine du transport maritime. Ce projet de règlement grand-ducal a pour base habilitante la loi sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer et a pour objet d'apporter des spécifications complémentaires dans le seul domaine du transport maritime.

b) *Volet communautaire*

- 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.

  Un projet de règlement grand-ducal transposant la directive 1999/35/CE sera soumis à l'adoption de la Conférence des présidents de la Chambre des Députés au mois de mars 2002.

  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).
- 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.

  Faisant suite aux conclusions de l'étude sur le secteur maritime luxembourgeois, le Conseil de Gouvernement du 13 décembre 2001 a décidé que la conclusion d'une convention collective pour transposer ladite directive devrait être envisagée par les partenaires sociaux luxembourgeois. Les pourparlers seront lancés début 2002.
- Directive 1999/95/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 projet de règlement grand-ducal transposant la directive 1999/97/CE sera soumis à l'adoption de la Conférence des présidents de la Chambre des Députés début 2002.
- Directive 2001/53/CE de la Commission du 10 juillet 2001 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins.

  Cette directive modifie la directive 96/98/CE relative aux équipements marins afin de mettre la législation communautaire en harmonie avec la réglementation internationale. Un projet de règlement grand-ducal transposant cette directive sera soumis au Conseil de Gouvernement début 2002.

- 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.

c) *Volet international*

- Projet de loi portant adoption du nouveau chapitre XII de la SOLAS. Ce projet devrait être finalisé courant 2002.
- Projet de loi portant adoption de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ce projet devrait être finalisé courant 2002.

6.8. Le registre de plaisance

La loi du 23 septembre 1997 créant un nouveau registre de plaisance est entrée en vigueur le 1er 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 2001 se divise comme suit :

	Nombre de dossiers	**Taxes**
Identifications	20	20.000
Immatriculations	761	3.976.342
Permis	248	496.000
Endossements	61	91.500
Total		**4.583.842**