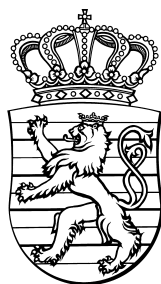


GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
MINISTERE DES TRANSPORTS



Rapport d'activité 2002

Mars 2003

Rapport d'activité 2002

Ministère des Transports

20 mars 2003

Introduction

Améliorer la sécurité dans tous les domaines relevant des transports et assurer la mobilité à la population résidente ou active au Grand-Duché de Luxembourg ont également en 2002 étaient les maîtres-mots de la politique des transports.

L'année 2002 restera pourtant marquée par le tragique accident du Fokker 50 qui s'est écrasé le 6 novembre à quelques kilomètres de la piste d'atterrissage de l'Aéroport de Luxembourg.

* * *

En début d'année la Chambre des Députés a marqué son accord avec la loi du 8 mars 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. Plusieurs des règlements d'exécution de cette nouvelle législation sont entre temps entrés en vigueur, d'autres se trouvent encore en instance. Dès la prise d'effet de l'ensemble des mesures d'application de la loi du 8 mars 2002 l'entité d'enquête pourra formellement être instituée. Avec cette législation le Luxembourg se place parmi les premiers pays européens à créer un cadre légal sur les enquêtes d'accidents graves s'étendant à l'ensemble des modes de transport aérien, maritime ou ferroviaire.

En matière de circulation routière les accidents montrent une nette tendance à la baisse grâce à la présence renforcée de la police grand-ducale, et grâce aussi aux initiatives législatives qui ont abouti en 2002. A cet égard, il convient en particulier de signaler la modification de la loi du 14 février 1955 sur la circulation routière qui est intervenue le 2 août 2002 et qui a introduit le permis à points ainsi que le délit de grande vitesse dans la législation luxembourgeoise.

En matière de sécurité aérienne le comité national de sûreté aérienne prévu par la loi du 19 mai 1999 a été institué. Une des missions prioritaires du nouveau comité consiste à créer un cadre réglementaire sur la sûreté et la sécurité de l'enceinte aéroportuaire. Ce nouveau cadre sera conçu notamment dans l'optique de standards répondant aux exigences qui se sont dégagées à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001.

* * *

Le second accent a été mis sur la promotion de transports publics dans l'intérêt d'améliorer l'offre de mobilité à l'intérieur du pays ainsi que sur les relations transfrontalières dans la Grande Région.

A cet égard, la stratégie "mobilité.lu" présentée à la presse en janvier 2002 fournit le balisage utile pour mettre en œuvre une politique conséquente en faveur des transports en commun avec l'objectif d'atteindre d'ici 2020 par étapes consécutives un modal split de 25 % pour les transports publics par rapport à l'ensemble des déplacements motorisés ayant leur origine ou leur destination au Luxembourg.

Cet objectif part du constat que nonobstant l'actuel ralentissement économique et ses effets éventuels sur l'évolution démographique, la population du Grand-Duché de Luxembourg croît de manière soutenue laissant prévoir que le niveau de 510.000 habitants sera dépassé à l'horizon 2020. Parallèlement le développement économique relativement plus accentué au Grand-Duché que dans les pays limitrophes entraîne une augmentation sensible des flux pendulaires des frontaliers venant travailler chaque jour au Luxembourg passant de 105.000 aujourd'hui à quelque 170.000 en 2020. Les exigences croissantes de mobilité tant de la population résidente que des frontaliers conduisent à une augmentation continue de la demande de trafic qui a exigé une reconsidération de la politique des transports. Le concept intégré de l'aménagement du territoire et des transports au niveau national (Integratives Verkehrs- und Landesplanungskonzept) en voie d'être réalisé sous la direction du Ministère de l'Intérieur servira de cadre à une programmation des mesures à long terme à prendre dans l'intérêt de la mobilité.

Avec la stratégie "mobilität.lu", le Ministère des Transports a fixé les fondements d'une politique nationale de développement des transports à long terme qui repose sur les objectifs suivants :

- Le Grand-Duché de Luxembourg doit disposer de raccordements appropriés aux réseaux transeuropéens des transports ; c'est dans ce contexte que l'accord franco-luxembourgeois sur le TGV-Est Européen a pu être signé le 28 janvier 2002.
- Le concept de mobilité doit aussi répondre à la demande générée par les mouvements quotidiens des plus de 100.000 frontaliers employés actuellement dans l'économie luxembourgeoise.
- La mobilité ne pourra dorénavant plus être satisfaite en priorité par l'adaptation progressive du réseau routier aux besoins croissants du trafic individuel, mais l'objectif politique du partage modal (modal split) de 25 % requiert une extension du réseau ferré notamment dans le sud du pays et autour de la capitale en vue de tenir au mieux compte des axes de développement de l'emploi national affectant le plus fortement ces parties du pays. Il nécessite en outre un renouvellement et une augmentation parallèle des capacités du matériel roulant ferroviaire.
- La capacité de l'infrastructure ferroviaire en place entre le Bassin Minier et la capitale sera renforcée, les quartiers de Kirchberg et de Findel qui se développent rapidement seront raccordés au réseau ferré.
- Le schéma de desserte nationale en voie d'élaboration comporte la réalisation de plusieurs gares d'échange à la périphérie de la capitale (Cessange, Howald, Dommeldange et Kirchberg-F.I.L.) et prévoit de réduire les ruptures de charge en gare de Luxembourg afin d'offrir aux clients un maximum de relations sans transbordement au niveau de la capitale et en vue de délester parallèlement l'occupation des infrastructures ferroviaires de la gare centrale par une réduction du nombre de trains qui y ont actuellement leur terminus.
- L'accès au réseau des transports publics sera amélioré par la création de parkings d'accueil aux frontières et, dans une ceinture plus proche de la capitale, aux points d'intersection des grands axes routiers menant vers la capitale et des lignes formant le réseau des transports publics par rail et par route.
- Le concept de transports publics en voie d'être développé est fondé sur la complémentarité du train et de l'autobus. Nonobstant les grands projets d'infrastructure ferroviaire identifiés dans le cadre de la stratégie "mobilität.lu" une importante partie du

territoire national et des régions limitrophes ne pourra pas être desservie par le train. Dans les espaces géographiques où le train ne sera pas présent, l'autobus continuera à assurer la desserte. Or, l'attrait de l'autobus requiert la création de couloirs privilégiés leur permettant d'avancer à un rythme plus rapide que le trafic individuel, notamment aux heures de pointe. Aussi a-t-il été retenu de doter ces axes de voies réservées aux autobus dans la mesure où celles-ci seront nécessaires pour assurer les atouts de rapidité et de ponctualité de l'autobus par rapport à la voiture particulière.

L'année 2002 a permis des avancées notables sur un certain nombre de projets faisant partie de ce concept stratégique. C'est ainsi qu'il a été notamment possible de réaliser ces avant-projets sommaires et les projets de loi nécessaires à la mise en œuvre de plusieurs modules de "mobilité.lu" comme p. ex. - le réaménagement de la ligne Luxembourg-Bettembourg dans l'intérêt de l'aménagement de sa capacité, la mise à double voie de la ligne Pétange-Luxembourg, la mise en chantier de la prolongation vers Volmerange-les-Mines de l'antenne Bettembourg-Dudelange, la mise en chantier de la réalisation de l'extension des plusieurs parkings de dissuasion "P & R", le raccordement de Kirchberg et de Findel au chemin de fer, ...

Parallèlement les travaux relatifs au concept d'exploitation du réseau ferré ont progressé de sorte à en prévoir la réalisation au cours du 1er semestre 2003, suivi jusqu'à la fin de 2003 de celui relatif au réseau d'autobus.

Un règlement grand-ducal du 16 avril 2002 a institué le groupe de travail chargé d'élaborer le plan sectoriel directeur "Transport".

Le travail dans les secteurs relatifs aux différents modes de transports n'a pas pour autant été négligé.

Avec la loi 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1er octobre 1998 et la loi en projet 1. complétant la loi modifiée du 12 juin 1965 sur les transports routiers, 2. modifiant la loi du 28 mars 1972 concernant 1. l'entrée et le séjour des étrangers; 2. le contrôle médical des étrangers; 3. l'emploi de la main d'œuvre étrangère, 3. modifiant le code des assurances sociales, le Luxembourg disposera désormais d'instruments juridiques permettant de lutter de manière appropriée contre la présence dans notre pays d'un secteur virtuel de transport routier sans plus valeur réelle pour l'économie indigène qui n'a fait que ternir l'image de marque du Grand-Duché sur la scène internationale au rythme des scandales découverts.

Dans le secteur maritime les conventions collectives qui ont été négociées par les partenaires sociaux à la demande du Ministre des Transports ont permis d'enlever au pavillon maritime la tare de la complaisance dont l'avait taxé les organisations syndicales internationales.

En matière de politique aérienne, le cadre des accords aériens a pu être élargi et étoffé. La politique de réaménagement de l'aéroport a été poursuivie par le vote de la loi du 26 juillet 2002 sur la police de l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg, ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare. Suite aux autorisations commodes des 9 octobre et 4 novembre 2002, les travaux de construction du terminal petits porteurs ont pu être repris et les études pour la construction de l'aérogare proprement dite ont avancé au point que le chantier constructif pourra être entamé dès automne 2003.

Parallèlement il a été veillé à la mise en place de conditions appropriées de cohabitation entre l'activité aéroportuaire et l'habitat riverain. A partir du 1er avril 2002, l'atterrissage des avions particulièrement bruyants qui correspondent au chapitre 2 a été interdit. Le nombre des vols de nuit à l'arrivée et au départ de l'aéroport a été réduit de quelque 45 % par rapport à 2001, se situant au niveau le plus bas depuis 10 ans.

* * *

Dans la lignée de la structure des rapports d'activités des années précédentes, le rapport pour 2002 se propose de passer en revue l'activité du Ministère des Transports, subdivisée en cinq chapitres :

- la sécurité et la circulation routières
- les transports terrestres
- l'aviation civile
- la navigation intérieure et les affaires maritimes
- la stratégie de développement d'une mobilité durable.

S o m m a i r e

Introduction	page 2
1. La Circulation Routière	page 8
1.1. Le bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 2002	page 8
1.2. La formation et l'éducation routières	page 15
1.3. L'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers	page 30
1.4. Les homologations automobiles et la certification	page 41
1.5. Le travail réglementaire et consultatif en matière de circulation routière	page 46
2. Les Transports Terrestres	page 49
2.1. Les chemins de Fer	page 49
2.2. Les transports publics	page 86
2.3. Le transport fret routier	page 100
2.4. L'activité au niveau communautaire	page 106
3. L'Aviation civile	page 111
3. 1. Le contexte international	page 111
3. 2. La situation sur le plan national	page 112
3. 3. Le domaine législatif	page 121
4. La Navigation Intérieure et les Affaires Maritimes	page 131
4.1. La Navigation intérieure	page 131
4.2. Le Service de la Navigation	page 139
4.3. Les Affaires Maritimes	page 148

5. Stratégie et Planification	page 173
5.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable	page 173
5.2. La stratégie "mobilité.lu"	page 177
5.3. Le plan directeur sectoriel « Transports »	page 182
5.4. Le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel	page 185
5.5. La reconversion des friches industrielles du Bassin Minier et la préparation de la partie Sud du plan sectoriel "Transports"	page 188
5.6. La Cellule Modèle de Transport	page 190
5.7. Les projets Interreg dans le domaine des transports	page 190

1. La Circulation Routière

Le chapitre relatif à la Circulation Routière comporte le bilan sur les accidents recensés en cours d'exercice ainsi que le résumé de 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 sur 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 2002 ;
- la formation et l'éducation routières ;
- les immatriculations et le contrôle technique;
- les homologations automobiles et la certification;
- le travail réglementaire et consultatif en matière de circulation routière.

1.1. Le bilan des accidents de la circulation au 31 décembre 2002

1.1.1. Les chiffres des accidents routiers de 2002

La tendance à la baisse du nombre total des accidents mortels, constatée dans le bilan intérimaire du 30 juin 2002, s'est confirmée en fin d'année.

Parmi les faits marquants du bilan il faut surtout relever les 4 accidents avec chaque fois 3 victimes ainsi que les week-end meurtriers du 14 au 16 septembre où 5 personnes ont trouvé la mort dans 3 accidents, du 12 au 14 octobre où 3 personnes sont mortes dans 3 accidents, du 8 au 11 novembre où 5 personnes n'ont pas survécu dans 3 accidents.

Le bilan au 31 décembre 2002 se présente comme suit:

	2001	2002	%
Accidents au total	8.190	8016	- 2,1
Accidents corporels	793	753	- 5,0
Accidents mortels	64	52	-18,8
Tués	69	62	-10,1
Blessés légers	857	779	- 9,1
Blessés graves	328	349	+6,4
Tués + blessés graves	397	411	+3,5

Le nombre total des accidents recensés par les forces de l'ordre accuse, après 4 ans de progression, une régression de 2,1% par rapport à 2001 pour s'établir à 8016 sinistres.

Le nombre des accidents corporels continue à régresser de 5,0 % en passant de 793 à 753 en 2002. Le nombre des blessés légers a diminué de 9,10%, soit une réduction de 78 unités; le nombre des blessés graves a par contre augmenté de 328 à 349 unités (+6,40%).

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

Quant aux personnes qui ont perdu leur vie dans un accident de la route leur nombre est tombé à 62, valeur qui se situe à 10,14 % en dessous de la moyenne des victimes des années 1991-2001. Le nombre des accidents mortels passe de 64 en 2001 à 52 en 2002 (-18,8%). Ce chiffre représente le niveau le plus bas depuis 1952.

Les données de 2002 permettent de constater que

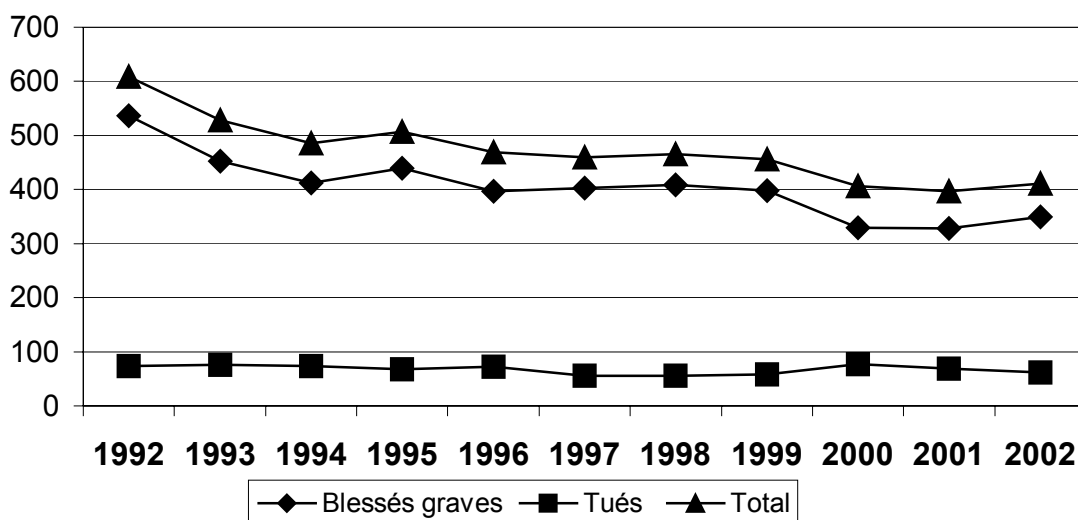
- 8.016 accidents équivalent à 22 accidents/jour (en 2001: 22,4 accidents/jours);
- 1.128 blessés représentent un blessé toutes les 8 heures (3,1 blessés/jour contre 3,2 blessés/jour en 2001);
- 62 tués signifient qu'en moyenne tous les 6 jours une personne a perdu sa vie sur les routes luxembourgeoises.

Le tableau suivant retrace 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 - '01	6745	/	1054	/	420	950	64	/	69	/
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%	793	-6,1%	328	857	64	-7,2%	69	-10,4%
2002	8016	-2,1%	753	+5,0%	349	779	52	-18,8%	62	-10,1%

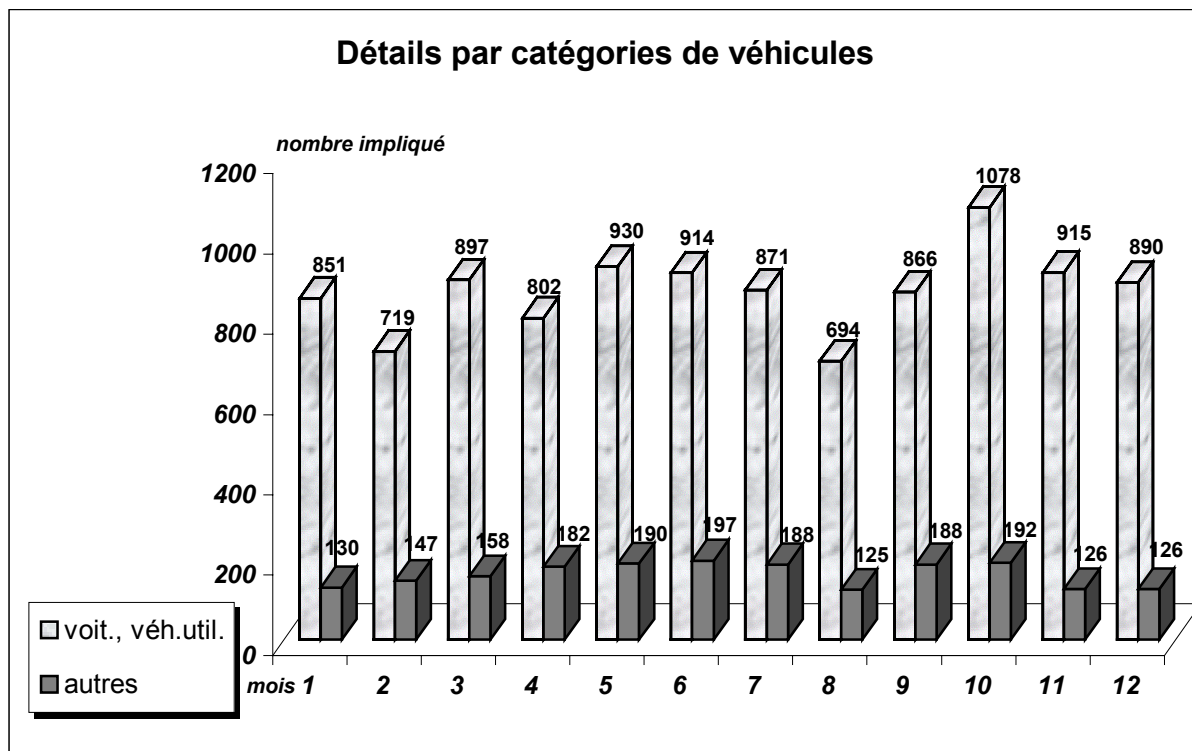
Le graphique suivant donne l'évolution du nombre des victimes corporelles d'accidents routiers de 1992 à 2002.

Tués/blessés graves 1992-2002



Malgré l'augmentation du nombre total des accidents de 5982 en 1992 à 7949 en 2002, le nombre des victimes corporelles gravement atteintes (tués et blessés graves) a diminué de 609 en 1992 à 411 en 2002, ce qui représente une régression de 32,5 %.

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



Pendant l'année 2002, 110 motocyclistes ont été blessés, représentant 9,28% du nombre total des blessés (en 2001: 110 représentant 9,28 %). Par contre, pour la première fois depuis 1993, il n'y a pas eu d'accident mortel impliquant des deux-roues motorisés (6 victimes en 2001, 0 en 2002).

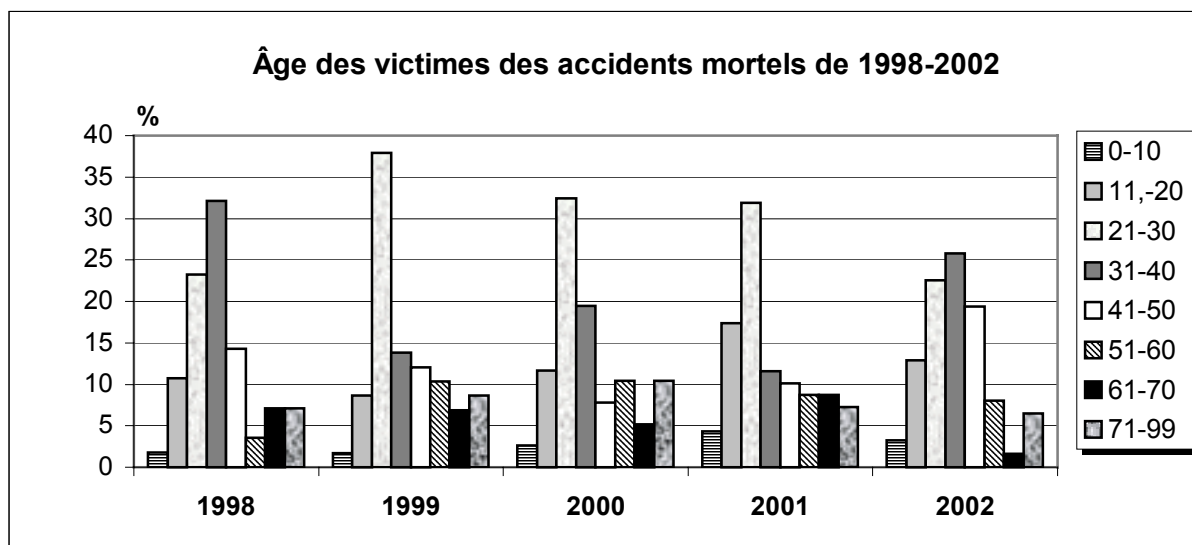
1.1.2. L'analyse des accidents mortels

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

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Moyenne mensuelle des victimes de la route	6,3	6,2	5,6	6,0	4,6	4,6	4,8	6,4	5,7	5,2

Malgré une diminution relative 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 et la ventilation des victimes*



Tout comme au cours des années passées, 2/3 des personnes qui ont trouvé la mort sur les routes avaient moins de 40 ans; 15 tués, soit $\pm$ un quart (20 en 2001) avaient moins de 25 ans et 26 tués (21 en 2001) étaient âgés entre 25 et 40 ans.

La ventilation des victimes par rapport aux catégories d'usagers de la route se présente comme suit:

40 (38) conducteurs de véhicules à 4 roues ou plus, dont 2 camionneurs

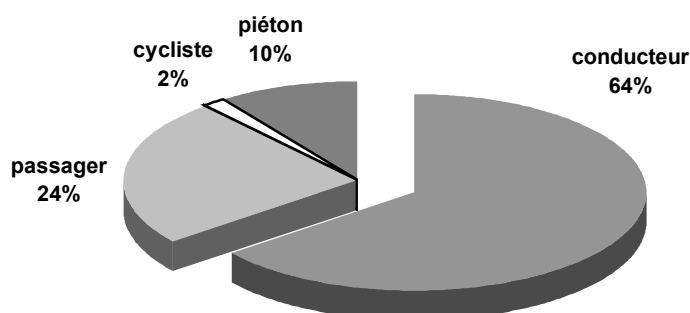
15 (13) passagers de véhicules à 4 roues ou plus

0 (6) motocyclistes

1 (1) cycliste

6 (9) piétons

Détails par catégories d'usagers

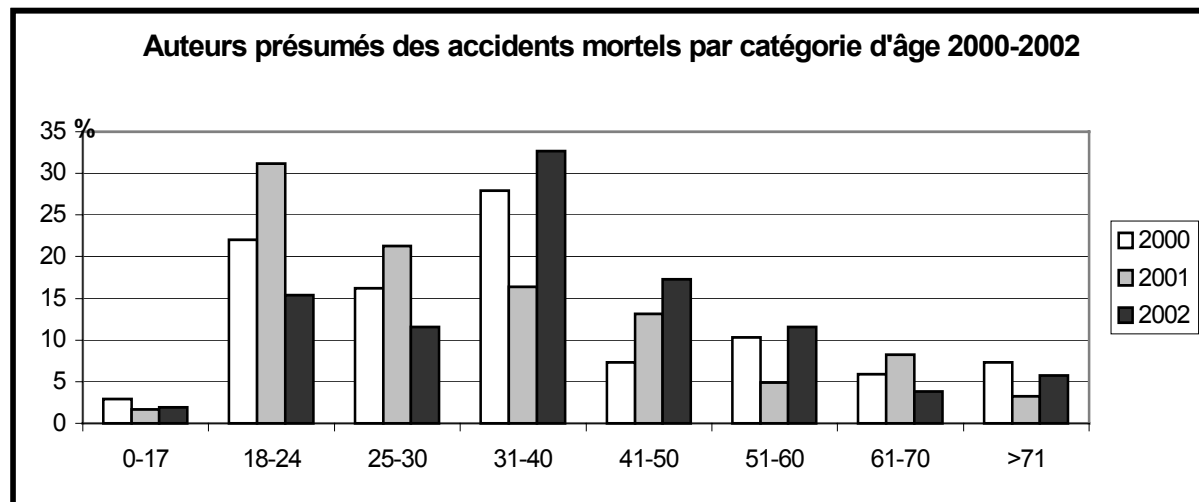


6 piétons ont trouvé la mort sur les routes luxembourgeoises en 2002. Malgré les nombreux efforts en matière de construction routière destinés à réduire la vitesse dans les traversées et à apaiser la circulation notamment dans les quartiers résidentiels et les aires commerçantes des agglomérations, les piétons continuent à représenter la catégorie la plus vulnérable des usagers de la route. Dans 1/3 des cas les piétons semblent eux-mêmes avoir été responsable de l'accident (en 2002 dans 2 des 6 accidents mortels).

- *L'âge et la nationalité des auteurs présumés des accidents mortels*

Le graphique suivant montre que la situation des parts des auteurs des tranches d'âge de 31-40 ans et 18-24 s'est inversée par rapport à l'année 2001. En effet, la part des auteurs de la tranche

d'âge des 18-24 ans a diminué pratiquement dans la même proportion que la part de la tranche d'âge des 31-40 ans a augmentée. Ceci donne une continuation à l'évolution constatée depuis 1997 où le nombre des tués impliquant la tranche d'âge des 31 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.



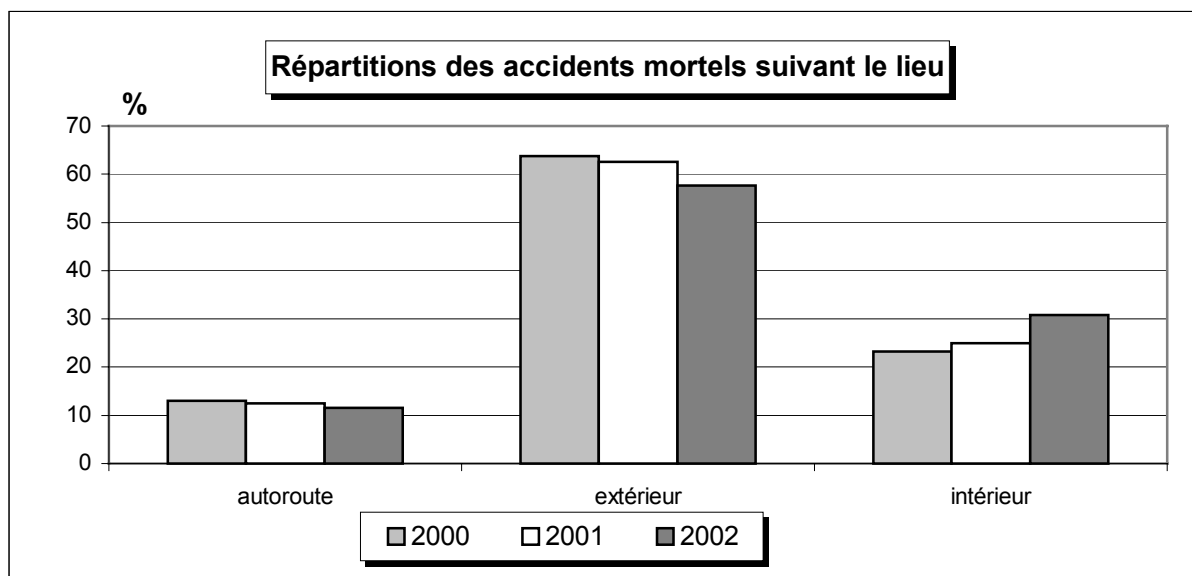
Il y a 46 conducteurs de voitures, 3 conducteurs de poids lourds, 1 conducteur d'autobus et 2 piétons qui sont présumés responsables des accidents mortels. Dans 39 accidents mortels l'auteur présumé a lui-même été tué.

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

	Etrangers de passage	Frontaliers	Résidents au Luxembourg
L	sans objet	sans objet	27
F	1	3	1
B	1	2	1
D	0	1	2
P	1	sans objet	8
NL	1	sans objet	/
I	0	sans objet	1
GB	1	sans objet	0
CH	0	sans objet	1
Total	5	6	41

Plus qu'un cinquième (21,2%) des accidents mortels ont été causés par des conducteurs qui n'habitaient pas le Grand-Duché. Si cette réalité correspond à l'ordre de grandeur de la part des non-résidents au trafic national, le phénomène a pourtant de quoi inquiéter, parce que 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 routière. Elle confirme en outre le bien-fondé de la prise en compte des non-résidents dans le cadre de la mise en place du système du permis à points. En outre, une amélioration de la conception et de la signalisation du réseau routier de transit devrait contribuer à une réduction du nombre d'accidents mortels impliquant tant les étrangers de passage (9,6% en 2001) que les frontaliers empruntant le réseau routier national.

- *La répartition par catégorie de routes*

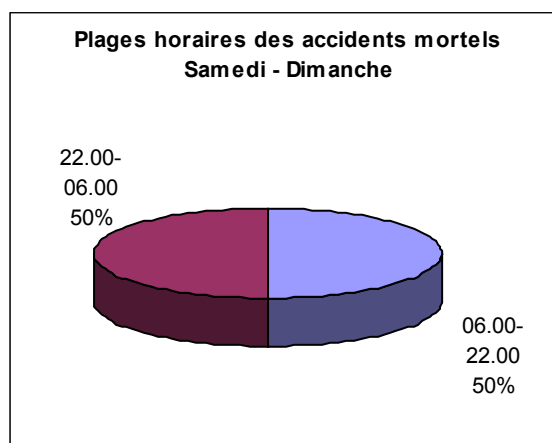
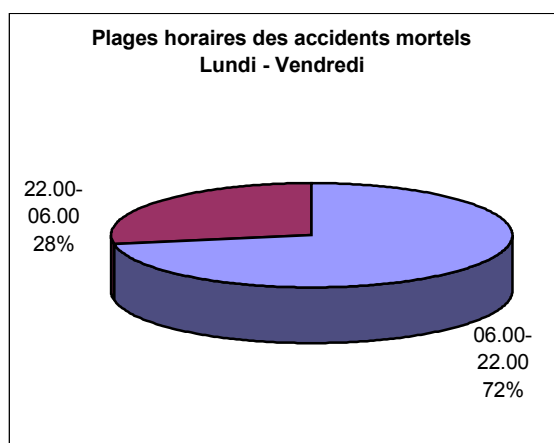


Le graphique montre que malgré la dominance des accidents mortels en rase campagne (57,7%), leur part ainsi que celle des accidents mortels sur l'autoroute marquent une tendance à la baisse, tandis que la part des accidents mortels à l'intérieur d'une agglomération augmente.

6 (8) accidents mortels avec 10 (8) tués ont eu lieu sur les autoroutes, 30 (40) ont été notés sur la voirie normale en rase campagne faisant 33 (45) morts, et 16 (16) accidents mortels avec 19 (16) morts sont survenus en agglomération.

- *L'analyse temporelle*

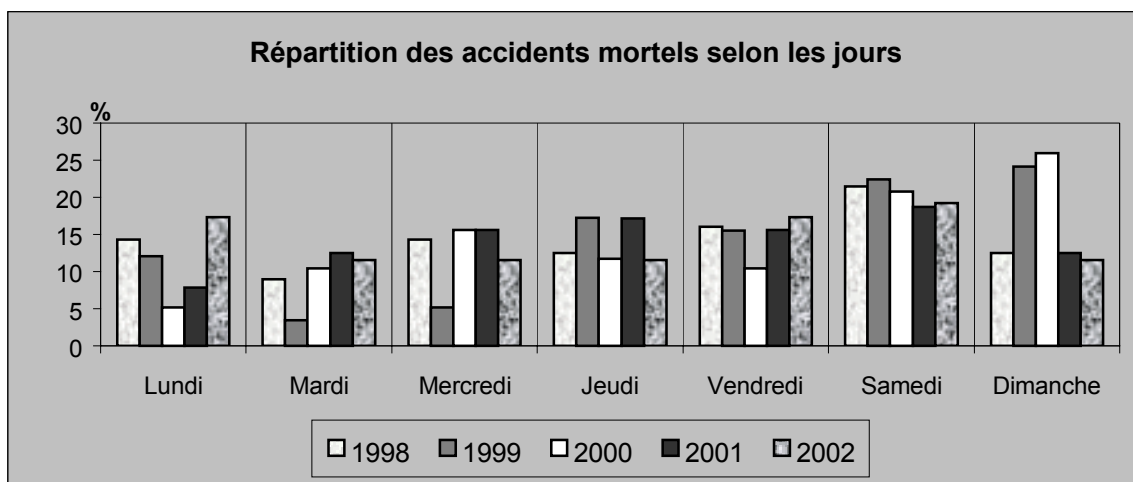
33 (45) accidents mortels, soit 63,5%, sont survenus de jour (06.00 – 22.00), 19 (19) ou 36,5% ont eu lieu la nuît (22. 00h – 06.00h). A noter que seulement 7 % des déplacements prennent leur départ entre 20.30 et 6.30 heures.



En fin de semaine (samedi et dimanche) 8 des 52 accidents mortels a eu lieu de jour (entre 6.00h et 22.00h) et 8 ont eu lieu dans la plage horaire de 22.00h à 06.00h.

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), 13 accidents mortels contre 13 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 augmentation des accidents mortels en début (lundi +9,5%) et une régression des accidents mortels en milieu de semaine (mercredi -4,1% et jeudi -5,7%).

En 2002, 6 accidents mortels ont eu lieu le mardi, mercredi, jeudi et dimanche, 18 accidents mortels se répartissent à égalité sur le lundi et le vendredi. Les 10 accidents mortels restants ont eu lieu le samedi.

- *Les conditions météorologiques*

En 2002, 3 accidents mortels (0 en 2001) ont eu lieu par temps de pluie, 23 (21) accidents mortels ont eu lieu sur une chaussée humide et les 26 autres (35) sont survenues par temps sec.

Le verglas et la neige incitent normalement à la prudence. Par contre, *le risque de dérapage sur une route mouillée est toujours largement ignoré par les conducteurs*. En 2002 la moitié des accidents mortels sont survenus sur chaussée mouillée (en 2001 c'était plus de 1/3), 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 causes présumées des accidents mortels*

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
vitesse	25	34	14	25	23	25	25	23
alcool+vitesse	8	7	3	4	4	6	3	4
alcool	2	1	2	1	2	3	2	1
drogues	1	1	0	0	1	2	2	1
inattention, fatigue,	10	9	10	12	10	12	20	8
priorité	4	1	8	1	2	7	3	0
dépassement	2	5	4	3	2	3	1	4
aquaplaning	2	1	6	0	1	1	2	4
contresens	3	2	1	1	2	2	0	1
malaise	1	0	1	0	3	1	1	5
autre	6	7	4	8	3	7	5	1

Le tableau montre que la vitesse vient toujours largement en tête des facteurs générateurs. En 2002, 23 des 52 accidents doivent être attribués à une vitesse excessive ou une vitesse non-adaptée. A côté de l'alcool au volant (alcool + vitesse 4 accidents; drogues 1 accident), il y a lieu de signaler que, l'inattention et la fatigue sont à l'origine de 15% des accidents mortels (8 accidents). L'aquaplaning (4) et les fautes de dépassement(4) ont été d'autres causes d'un accident mortel en 2002. 5 accidents mortels doivent vraisemblablement être attribués à un malaise préalable du conducteur.

- *La ceinture de sécurité*

Le tableau suivant donne un aperçu du port de la ceinture de sécurité dans les accidents mortels des 5 dernières années.

	Nombre de victimes qui aurait dû mettre la ceinture de sécurité	Nombre d'accidents mortels	Ceinture portée	Ceinture non portée	inconnue
1998	44	43	21	20	3
1999	50	45	21	25	4
2000	55	48	25	24	6
2001	51	47	29	18	4
2002	55	45	24	30	1

Contrairement à l'année 2001, l'acceptation et la reconnaissance de l'importance et de l'utilité du port de la ceinture de sécurité semblent trop souvent tomber dans l'oubli chez les occupants de voitures. Cette situation souligne également le bien-fondé du retrait d'un point dans le cadre de la législation sur le permis à points pour non-port de la ceinture de sécurité. En 2002 au moins 30 des 55 tués qui ont été impliqués dans 45 des accidents mortels et qui auraient dû porter la ceinture de sécurité, n'ont pas porté celle-ci. En 2001, encore 18 parmi les 51 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.

Préoccupé par cette situation et à l'instar de ce qui est le cas dans certains autres pays, le Gouvernement estime que l'école doit s'associer aux efforts éducatifs pour lutter contre l'insécurité routière.

Dans cet ordre d'idées un programme d'éducation routière destinée aux élèves des classes de 5^{ème} et de 3^{ème} de l'enseignement secondaire classique et des classes de 9^{ème} et de 11^{ème} de l'enseignement technique a été mis au point par le Ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports et le Ministère des Transports avec l'aide du Centre de Formation pour Conducteurs à Colmar-Berg.

1.2.1. L'activité du service des permis de conduire

Les chiffres pour 2002 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 en 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 a 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 2001, le personnel a été renforcé temporairement par 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.

Une partie des activités du service des permis de conduire a été 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 autres tâches d'ordre administratif conformément aux dispositions de la loi du 30 juillet 2002.

1.2.2. La délivrance des permis de conduire et la gestion du fichier national des permis de conduire

Faisant suite à une décision afférente du Conseil de Gouvernement du 14 juin 2001, la SNCT a repris, avec effet au 1^{er} septembre 2002, les activités administratives du Ministère des Transports en relation avec la délivrance des permis de conduire et avec la gestion du fichier national de ces permis. Ladite reprise comporte également l'organisation des examens théoriques et pratiques donnant lieu à l'obtention des permis de conduire ainsi que la gestion concomitante du système informatisé (*PROVITLU*) servant à la réception des examens théoriques au moyen de l'application informatique afférente.

Dans l'attente du démarrage des prédites activités dans le domaine des permis de conduire, une formation adéquate avait été organisée au courant du premier semestre de l'année 2002, en étroite concertation avec les responsables du service "Permis de Conduire" du Ministère des Transports, pour ceux des employés de la SNCT qui étaient censés assurer dorénavant la gérance et la gestion journalière du nouveau service.

1.2.2.1. Les demandes en obtention d'un permis de conduire

Le nombre de demandes en obtention d'un permis de conduire en 2002 (c'est-à-dire la première délivrance ainsi que l'extension à une autre catégorie) a de nouveau sensiblement augmenté par rapport à l'année précédente. Le total des demandes s'élève à 9.648 pour 2002 contre 9.118 pour l'année 2001.

Les chiffres les plus significatifs dans ce domaine concernent les catégories A, C et D dont l'évolution est en constante progression depuis 1998.

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

1^{ère} délivrance et extension à une autre catégorie

Catégories	1998	1999	2000	2001	2002
A	788	808	781	878	965
A1	42	55	47	48	56
A3	383	413	452	437	476
B	6.445	6.642	6.301	6.503	6.709
B+E	360	369	327	363	370
C1	7	5	0	0	0
C1+E	0	0	0	0	0
C	82	101	122	124	151
C+E	295	244	375	379	474
D1	0	0	0	0	0
D1+E	0	0	0	0	0
D	167	183	200	249	294
D+E	12	12	6	10	16
F	120	136	148	127	137
TOTAL	8.701	9.060	8.759	9.118	9.648

1.2.2.2. L'évolution des demandes en 2002 suivant catégories et suivant nature

Le service des permis de conduire procède également au renouvellement des permis de conduire dont la validité est venue à échéance, à l'échange ainsi qu'à la transcription de permis de conduire étrangers des ressortissants étrangers qui ont établi leur résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg.

La répartition des demandes introduites en 2002 selon qu'elles concernent une première délivrance d'un permis de conduire, une extension à une autre catégorie de permis, un renouvellement de la validité ou encore une transcription d'un permis étranger ou la délivrance d'un double en cas de perte ou de vol se présente comme suit :

Demandes par catégories

Catégorie	1 ^{ère} délivrance	Extension	Renouvellement	Transcription	Double	Total
A3	476	0	51	4	52	583
A1	45	11	2	214	8	280
A	21	944	1.153	366	132	2.616
B	6.091	618	19.793	1.254	2.973	30.729
B+E	4	7	6	60	5	82
C1	0	0	0	0	2	2
C	0	151	72	48	2	273
C+E	0	380	60	2	3	445
D1	0	0	0	0	0	0
D	0	294	10	7	1	312
D+E	0	11	3	0	0	14
EB	0	359	2	2	0	363
EC	0	94	0	0	0	94
ED	0	5	0	0	0	5
F	136	1	61	0	2	200
TOTAL	6.773	2.875	21.213	1.957	3.180	35.998

Si en 1997 le nombre total de dossiers traités s'élevait à 26.387, il est passé à 29.869 en 1998, à 31.535 en 1999, à 33.469 en 2000, à 33.738 en 2001 et à 35.998 en 2002. Sur une période de cinq ans, cette évolution est donc très significative, accusant une progression de près de 27%.

1.2.2.3. Les transcriptions et enregistrements des permis de conduire étrangers

Au nombre total des transcriptions, qui est de l'ordre de 1.957, il convient de rajouter le nombre d'enregistrements de permis de conduire établis par un autre pays de l'Espace Economique Européen et dont le titulaire a transféré sa résidence normale au Luxembourg, qui s'élève à 1.861 unités. Selon la Directive 91/439/CEE les personnes en question n'ont plus pour obligation de faire transcrire leur permis de conduire d'origine, en permis de conduire luxembourgeois, mais ont l'avantage à le faire enregistrer dans un but de prévention du remplacement courant en cas de perte ou de vol.

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

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

Année	1999	2000	2001	2002
Nombre	1.908	1.917	1.913	1.861

1.2.2.4 Les examens pratiques

Le nombre d'examens pratiques a fortement progressé de 12.525 en 2001 à 15.253 en 2002.

Les retards accumulés en 2001 en raison d'un manque d'effectif au niveau des examinateurs ont pu être résorbé progressivement de par l'embauche de deux nouveaux examinateurs et grâce à l'aide d'examineurs-auxiliaires. Fin 2002 la situation s'était normalisée.

Si la majorité des examens s'effectue toujours dans la tranche d'âge des 18 – 21 ans, le nombre d'examens passé par des candidats plus âgés est pourtant 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	286	2%	162	108	38%	16
18 – 21	7.752	51%	4.169	3.371	43%	212
21 – 25	1.853	12%	811	947	51%	95
25 – 30	1.781	12%	716	992	56%	73
30 – 35	1.449	9%	516	877	61%	56
35 – 45	1.676	11%	522	1.069	64%	85
Plus de 45	456	3%	160	272	60%	24
Total	15.253	100%	7.056	7.636	50%	561

1.2.2.5. Le taux de réussite

Le taux de réussite pour l'ensemble des examens pratiques a été de 50%, ce qui représente une légère progression par rapport à 48% pour 2001 en ce qui concerne les examens passés dans le cadre du régime normal, toutes catégories confondues.

1.2.2.6. La conduite accompagnée

La conduite accompagnée connaît d'année en année de plus en plus d'intéressés. En 2002, 1.176 demandes ont été introduites par rapport à 6.709 demandes au total, représentant ainsi un taux de 17,5% (12,7% en 2001). Le taux de réussite à l'examen pratique se situe à 73% (64% en 2001) pour la conduite accompagnée.

Les tableaux ci-joints donnent un aperçu précis des éléments migratoires des réussites et des échecs pour l'année 2002.

Conduite accompagnée

Année 2002	Nombre de demandes	Changements de régime
Janvier	74	15
Février	95	14
Mars	108	8
Avril	104	0
Mai	108	3
Juin	101	6
Juillet	117	4
Août	100	9
Septembre	86	6
Octobre	111	16
Novembre	84	7
Décembre	88	29
TOTAL :	1.176	117

Résultats d'examens de la conduite accompagnée

Année 2002		Réussis	Echoués	Refusés	Absents
Janvier	1er essai	83	25	1	0
	2e essai	3	5	1	0
Février	1er essai	69	33	0	0
	2e essai	5	2	0	0
Mars	1er essai	93	27	1	0
	2e essai	2	2	3	0
Avril	1er essai	79	24	0	0
	2e essai	3	1	1	0
Mai	1er essai	65	22	0	0
	2e essai	5	4	0	0
Juin	1er essai	64	27	0	0
	2e essai	4	1	0	0
Juillet	1er essai	64	25	0	0
	2e essai	3	1	2	0
Août	1er essai	50	24	1	0
	2e essai	0	0	0	0
Septembre	1er essai	51	14	0	0
	2e essai	0	2	1	0
Octobre	1er essai	79	25	3	0
	2e essai	5	9	1	0
Novembre	1er essai	66	22	0	0
	2e essai	5	3	0	0
Décembre	1er essai	58	18	4	0
	2e essai	2	7	0	0

1.2.2.7. La Commission spéciale des permis de conduire

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

En matière de restitutions partielles, il convient de noter qu'il s'agit principalement de mainlevée de restrictions figurant souvent depuis plusieurs années sur les permis des titulaires et intervenant suite à l'introduction d'un recours gracieux par les intéressés. Par ailleurs, il s'agit également d'alignements à des grâces grand-ducales partielles auxquelles le Ministre des Transports se rallie régulièrement.

Ces restitutions partielles, ainsi que les restrictions 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, tels que les trajets domicile-lieu de travail, les trajets professionnels ou similaires, en vue de donner une nouvelle chance de réinsertion professionnelle à des personnes, qui montrent qu'ils ont 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 régulièrement par la police grand-ducale.

Le nombre de dossiers avisés par la Commission spéciale en 2002 s'élève à 777 contre 682 pour l'année précédente.

Les dossiers révélant des problèmes de drogue et d'alcool sont de plus en plus nombreux. Très souvent ils ont été transférés à la Commission médicale en vue d'obtenir un avis complémentaire.

Activités de la Commission spéciale des permis de conduire

A n n é e	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Séances	155	169	154	152	163	152	174
Personnes convoquées	466	575	598	533	483	610	698
Dont stagiaires	188	119	140	120	81	136	140
Retraits du permis de conduire	54	98	78	97	76	99	112
Dont stagiaires	10	19	14	11	7	14	21
Suspensions du droit de conduire	0	0	0	0	0	0	0
Refus de délivrance / renouvell.	24	33	18	27	14	22	17
Restrictions du droit de conduire	107	138	155	140	202	218	221
Restitutions intégrales du permis	10	7	10	17	34	23	42
Restitutions partielles du permis	26	25	58	81	54	71	61
Prorogations / renouvellements de la période stage (total)	114	71	86	71	42	45	44
6 mois	19	5	7	2	1	2	4
9 mois	8	3	4	0	1	0	0
12 mois	38	27	31	17	14	20	13
15 mois	12	2	5	0	0	2	4
18 mois	10	12	16	15	8	13	10
24 mois	27	22	23	37	18	8	13

Le Ministère des Transports ne gère pas seulement les dossiers de la Commission spéciale mais il est également amené à enregistrer les interdictions de conduire judiciaires, prononcées par les cours et tribunaux. Par année civile quelque 3.000 interdictions sont saisies par le service (2.972 en 1998, 2.868 en 1999). En 2000, 3.234 interdictions avaient été prononcées et enregistrées par le Ministère des Transports pour l'année 2001 ce chiffre s'est élevé à 3.582. Les chiffres pour 2002 ne sont pas encore disponibles. En plus, en cas d'interdiction partielle les données afférentes doivent être saisies sur ordinateur et un permis à validité réduite doit être émis.

1.2.2.8. La Commission médicale

La Commission médicale se trouve confronté depuis 1999 à un accroissement notable des dossiers à traiter.

En 2002 près de 1.200 personnes ont été convoquées lors de 262 séances et plus de 5.200 dossiers ont été avisés.

Le tableau ci-après donne un aperçu chiffré des activités de la commission.

Après avoir accumulé de grands retards lors du premier semestre 2001, le deuxième semestre 2001 a permis d'évacuer pratiquement tous les dossiers dans des délais raisonnables. En 2002 la commission médicale est restée pratiquement à jour en ce qui concerne le traitement de ses dossiers.

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

Activités de la Commission médicale

Statistiques générales	1999	2000	2001	2002
Nombre de séances	131	204	246	262
Nombre de personnes convoquées	699	955	1.153	1.199
Nombre de certificats médicaux demandés (compléments de dossier)	1.935	1.860	2.456	2.969
Dossiers soumis à la Commission médicale				
Nombre total de dossiers	4.547	5.757	6.147	5.259
Dont première obtention d'un permis	197	239	259	242
Extension de catégorie du permis	44	102	78	75
Transcription d'un permis	25	31	31	42
Renouvellement d'un permis	1.991	2.743	2.778	2.654
Dispense du port de la ceinture de sécurité	26	29	23	13
Cas signalés (autorités judiciaires, Administratives, etc)	139	210	155	72
Cartes de stationnements pour personnes Handicapées	461	618	735	651
Réexamens périodiques	914	1.085	2.038	1.470
Restant à traiter (situation au 31 décembre)	750	700	50	40
Dossiers avisés par la Commission médicale				
Notés pour réexamen périodique	1.329	1.276	3.020	2.463
Classés	2.139	2.582	2.765	2.483
Retraits (d'une ou de plus. catégories) du permis	164	202	160	236
Dont renonciation volontaire de la part du titulaire	108	78	76	99
Refus (d'une ou de plus. Catégories) du permis	36	56	55	39
Limitation entraînant un aménagement spécial du véhicule	52	99	107	135
Restriction quant à l'usage du permis (p.ex. trajets particuliers, ...)	26	27	19	15
Mesures visant tant une restriction d'usage du permis qu'un aménag. particulier du véhicule	5	7	2	6

1.2.2.9. Les cartes de stationnement pour “ handicapés physiques ”

Le règlement grand-ducal du 14 septembre 1999 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, a permis au cours de l'année 2002 de 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.

Par jugement du 25 février 2002, le Tribunal administratif a annulé une décision ministérielle prise sur base du règlement grand-ducal du 14 septembre 1999 au motif que l'urgence n'a pas été suffisamment motivée dans le cadre de la procédure d'élaboration dudit règlement grand-ducal.

Le règlement a donc été remplacé par un nouveau règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 qui est entré en vigueur depuis février 2003.

Le tableau ci-dessous montre 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.

	1999	2000	2001	2002
Nombre de demandes dont	1.224	1.293	1.469	1.736
Nouvelles demandes	757	736	776	827
En renouvellement	349	547	690	899
Duplicata	36	10	3	10
Refus	82	266	327	548
Convocations au contrôle médical	127	74	98	107
Total des cartes en circulation * au 31 décembre 2002:	3.630	4.061	4.624	4.474
Total des cartes “ Institutions ”		16	25	12

* Ces chiffres sont donnés à titre indicatif.

L'introduction d'une carte pour institutions dont la validité est limitée 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 du 14 septembre 1999 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 elles étaient 25 institutions et en 2002 elles étaient 12.

Nombre de cartes délivrées en 2002 :

Cartes/signes à titre permanent :	953
Cartes/signes à durée limitée	225
3 mois :	0
6 mois :	27
8 mois :	0
12 mois :	67
18 mois :	8
2 ans :	42
3 ans :	28
5 ans :	53
Total des cartes délivrées en 2002 :	1.178

1.2.2.10 Les certificats de formation A.D.R.

Au cours de l'année écoulée le service a établi 108 nouveaux permis A.D.R. (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route) et procédé au renouvellement de 173 permis venus à échéance en fin de durée de validité limitée à 5 ans.

1.2.3. L'informatisation de l'examen théorique informatisé

L'examen théorique sous sa forme papier a cédé sa place au cours de l'année 2002 à une version informatisée.

Le projet en question, qui repose sur le modèle suédois, est censé 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. Depuis le mois de septembre 2002, l'examen théorique est reçu sur ordinateur.

1.2.4. La formation des chauffeurs professionnels

Par convention du 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 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 FLEAA, 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 donne droit à un certificat de fréquentation établi par le CNFPC. Jusqu'à ces jours environ 420 personnes ont suivi ladite formation.

Cette initiative peut être considérée comme projet-pilote dans la perspective de la transposition en droit national de la réglementation communautaire en instance de finalisation relative à l'instauration d'un régime de qualification initiale et de formation continue obligatoire, applicable à tous les conducteurs professionnels de voyageurs et de marchandises par route.

1.2.5. L'Education routière (le Projet "Mobilité et Sécurité sur la Route")

Le bilan des accidents de l'année 2002 confirme que les jeunes jusqu'à l'âge de 24 ans sont surreprésentés dans les accidents de la circulation. Parmi les 62 (69 en 2001) personnes tuées sur nos routes en 2002, 15 (20 en 2001) avaient moins de 25 ans. Même si le nombre des accidents mortels impliquant des jeunes de moins de 25 ans a tendance à régresser, la situation décrite reste critique.

Vouloir y remédier présuppose un changement fondamental du comportement des conducteurs et de l'attitude permissive et fataliste de larges couches de la population face aux accidents de la route.

L'amorce de ce changement de mentalité doit intervenir dès le plus jeune âge afin de modifier ab initio le comportement des générations futures d'automobilistes dès avant que ceux-ci accèdent au droit de conduire.

Cette préoccupation a amené le Gouvernement à inscrire dans le programme de coalition de 1999 le principe de compléter les programmes scolaires par des éléments d'éducation routière :

“ En matière de sécurité routière il (le Gouvernement) accordera la priorité à l'éducation routière et à la formation préparatoire à la conduite ainsi qu'en général à la prévention des accidents routiers.

Les enfants devront être préparés dès leur plus jeune âge aux dangers du trafic et aux responsabilités qui seront les leurs; cette éducation se poursuivra de préférence jusqu'à l'âge d'accès au permis de conduire et elle sera complétée au-delà par une formation continue offerte notamment aux professionnels parmi les usagers de la route. Pour ce faire les potentialités du Centre de Formation pour Conducteurs de Colmar-Berg seront mises au profit. ”

Grâce à une panoplie d'initiatives diverses le souci de préparer les enfants aux dangers de la circulation est déjà présent dans les activités parascolaires de l'enseignement primaire dont à titre d'exemple, le théâtre des guignols organisé par la Police Grand-Ducale et l'initiative “ Kuck a Klick ” du Centre de Formation pour Conducteurs.

Mais l'éducation routière a jusqu'à présent été largement absente de l'enseignement post-primaire. C'est dire qu'entre le moment de quitter l'école primaire et d'avoir l'âge d'accès à la conduite, l'encadrement pédagogique des adolescents en relation avec la sécurité routière fait défaut. De la façon la catégorie d'âge entre 11 - 12 et 16 - 18 ans se trouve soustraite à l'éducation routière.

L'école s'avère un terrain idéal pour joindre les jeunes qui n'ont pas encore l'âge de passer le permis de conduire.

C'est ainsi que le ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports et le ministère des Transports, en étroite collaboration avec le Centre de Formation pour Conducteurs de Colmar-Berg ont mis sur pieds une nouvelle approche pédagogique en matière d'éducation routière.

Cette approche a pris forme grâce au projet “ Mobilité et Sécurité sur la route ” qui vise à intégrer l'enseignement de la sécurité routière dans les programmes scolaires existants.

Au cours de l'année scolaire 2001/2002, ce programme d'éducation routière a fait l'objet d'un projet-pilote dans plusieurs établissements scolaires de l'enseignement post-primaire.

A côté des nombreuses fiches pédagogiques traitées de façon transdisciplinaire dans sept branches différentes enseignées respectivement dans les classes de 5^{ème} et de 3^{ème} de l'enseignement classique ainsi que de 9^{ème} et de 11^{ème} de l'enseignement technique, un événement a été organisé le 20 novembre 2002 pour les élèves des classes de 3^{ème} du Lycée de Garçons à Esch-sur-Alzette permettant aux participants de vivre en réalité certaines des matières abordées dans la partie théorique de la formation.

L'évaluation des expériences réalisées et en particulier l'accueil très positif tant du côté de la direction que des enseignants et des élèves des différents établissements scolaires associés au projet ont abouti à son élargissement à 25 établissements scolaires de l'enseignement secondaire et secondaire technique pendant l'année scolaire 2002/2003, avec comme finalité l'introduction définitive dans les programmes au niveau national en 2003/2004.

1.2.6. La coopération du Centre de formation pour Conducteurs

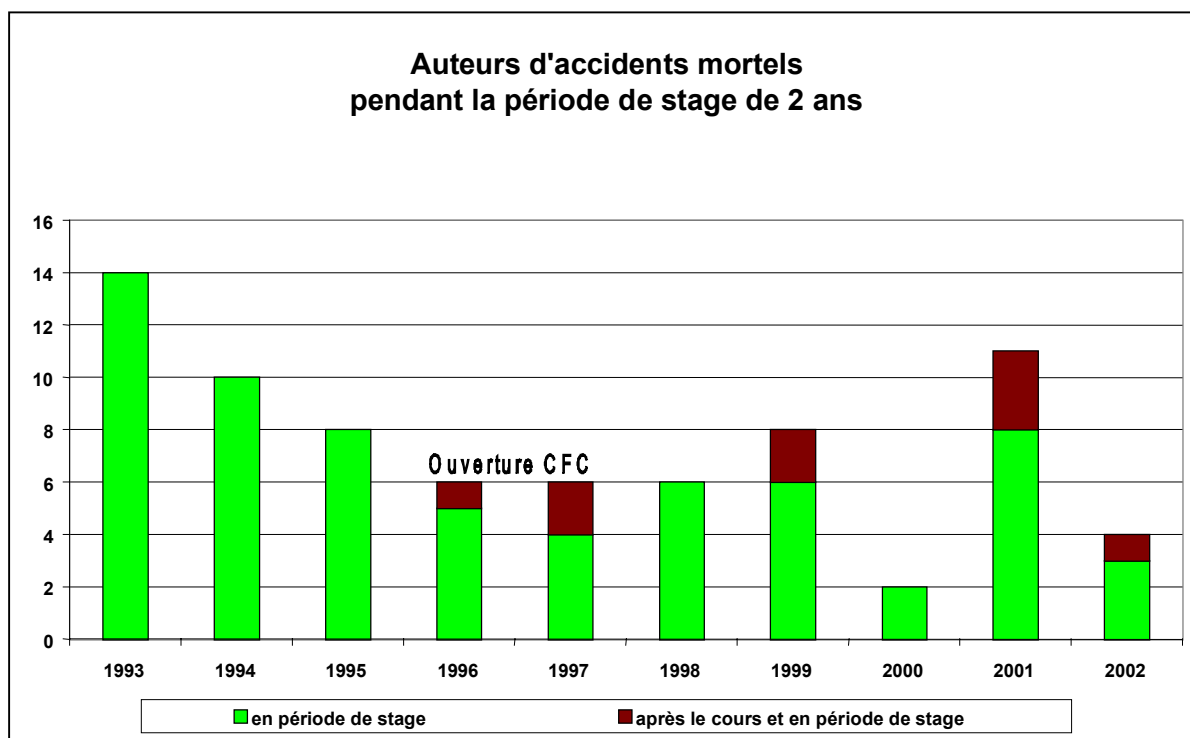
Le Centre de Formation pour Conducteurs a fêté le 28 novembre 2002 son 50.000^e participant. Depuis son ouverture le 12 juin 1996, il a accueilli 34.519 conducteurs et conductrices en formation complémentaire obligatoire et 16.030 chauffeurs professionnels ou volontaires en stage de perfectionnement facultatif.

En 2002, les cours de formation se sont repartis comme suit:

Catégorie A	683	(+17 % Δ 2001)
Catégorie B	5.316	(- 2 %)
Gendarmerie, Police et Douane	55	(- 47 %)
Armée	91	(+ 32 %)
Camions et Autobus	291	(+ 9 %)
Volontaires et sociétés, événements	2.693	(+ 9 %)
Total :	9.129	(+3,5 %)

Un programme éducatif pour les enfants de la première classe de l'enseignement primaire a été développé avec l'actionnaire Test & Training de l'automobile club d'Autriche (ÖAMTC). Sous la tutelle du Ministère des Transports et du Ministère de l'Education Nationale, de la Formation Professionnelle et des Sports, 159 cours ont été dispensés dans 42 villes et communes du pays depuis le 1^{er} Janvier 2002.

Le Centre de Formation pour Conducteurs était par ailleurs associé 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), était composé de l'Institut psychologique de l'Université de Turku en Finlande, du Kuratorium für Verkehrssicherheit en Autriche, de la BAST en Allemagne et du Centre de Formation pour Conducteurs. Le projet consistait à établir un inventaire de toutes les formations post-permis obligatoires et volontaires dispensées en Europe, d'analyser les différents modèles et de proposer des formations post-permis qui pourraient servir de modèle au niveau communautaire. Les résultats et les recommandations de cette étude seront disponibles au cours de l'année 2003.



En 2002 quatre conducteurs novices (11 en 2001) ont été impliqués dans des accidents mortels pendant la période de stage, un seul avait participé au cours de conduite obligatoire.

Des 43 conducteurs en période de stage impliqués dans des accidents mortels depuis le début des cours en 1996, seulement 8 (19 %) avaient participé au cours, ce qui donne 0,023 % de tous les participants au cours. Les autres 35 conducteurs novices impliqués dans des accidents mortels (81 %) l'ont été avant d'avoir eu l'opportunité de participer au cours.

Ces chiffres justifient une reconsidération du système en place actuellement, notamment en ce qui concerne le délai se situant entre la date d'obtention du permis de conduire et la date d'accès aux cours de formation obligatoires qui pourrait être avancée.

1.2.7. Le permis à points

Demandé par la Chambre des Députés depuis 1989 et annoncé dans les déclarations gouvernementales de 1994 et 1999, le permis à points a été introduit au Luxembourg à partir du 1^{er} novembre 2002 par la loi du 2 août 2002 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et ses règlements d'exécution.

A l'instar du modèle français, il s'agit 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.

En vertu du principe de l'égalité des citoyens devant la loi, le permis à points ne prévoit pas de traitement privilégié des chauffeurs professionnels et s'applique de la même façon aux conducteurs résidents et non-résidents.

1.2.7.1. Le fonctionnement du permis à points

Tout permis de conduire est 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.

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

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.

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. A la fin de la suspension, l'intéressé voit son capital reconstitué intégralement.

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.

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.

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 est donc régulièrement tenu au courant du niveau actuel de son capital de points.

Le permis à points est géré par un système informatisé dont la mise en place du concept et de l'infrastructure a bénéficié du concours des services du Centre Informatique de l'Etat, de la police grand-ducale, des douanes et des parquets.

L'introduction du permis à points fut précédée d'une campagne d'information et de sensibilisation à grande échelle moyennant dépliants en langues allemande, française et portugaise distribués à tous les ménages, avec entre autres le concours de l'Automobile Club et du Groupement des Pétroliers.

Cette campagne fut complétée par une sensibilisation accrue dans la presse parlée et audiovisuelle.

Des informations supplémentaires sur le système du permis à points sont également accessibles sur le site internet du ministère des Transports à l'adresse suivante (<http://www.etat.lu/TR/pap/index.htm>).

Depuis son introduction au 1^{er} novembre 2002 jusqu'au 31 décembre 2002, 1.772 personnes ont encouru un retrait de points dont 714 (40,3%) contrevenants non-résidents.

Des 1.356 infractions dotées d'un retrait de 2 points, 928 (68,4%) ont trait à des dépassements de la limitation de vitesse, dont 695 (74,8%) commis à l'intérieur d'une agglomération.

Des 416 infractions relevées ayant entraîné la réduction de 1 point, 368 (88,5%) concernent l'inobservation de l'obligation du port de la ceinture de sécurité.

Ces chiffres ne tiennent pas compte des procès-verbaux actuellement pendants devant les tribunaux pour des infractions donnant lieu à une réduction de points.

L'analyse sommaire de ce premier bilan chiffré permet de dégager des parallèles avec les conclusions du bilan des accidents pour l'an 2002 sur le plan des principales causes des accidents routiers (excès de vitesse) et du non-respect du port de la ceinture de sécurité (54,5% des conducteurs/passagers tués dans un accident de la route).

1.2.7.2. Le délit de grande vitesse

Avec l'introduction du permis à points la notion de “ délit de grande vitesse ” a été introduite dans la législation routière.

Est considéré comme délit de grande vitesse, l'infraction répondant à la fois aux deux conditions suivantes :

- ü excès de vitesse par rapport à la vitesse maximale autorisée qui dépasse d'au moins 50% le plafond réglementaire (l'écart constaté devant en tout cas être supérieur à 20 km/h)
- ü récidive intervenant au cours des 12 mois après une première contravention grave ou une condamnation pour un délit, en matière de vitesse.

Le relevé des sanctions en matière d'excès de vitesse			
		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*: 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 : 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.		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	90 km/h	91-110 km/h	> 110 km/h	≥ 135 km/h
- véhicule lourd ou ensemble de véhicules	75 km/h	76 - 95 km/h	>95 km/h	≥ 112,5 km/h
sur autoroute - temps sec				
- voiture particulière / moto	130 km/h	131 - 155 km/h	> 155 km/h	≥ 195 km/h
- véhicule lourd ou ensemble de véhicules	90 km/h	91 - 110 km/h	> 110 km/h	≥ 135 km/h
sur autoroute - pluie				
- voiture particulière / moto	110 km/h	111 - 135 km/h	> 135 km/h	≥ 165 km/h
- véhicule lourd ou ensemble de véhicules	75 km/h	76 - 95 km/h	> 95 km/h	≥ 112,5 km/h

Conjointement avec l'introduction du permis à points, la vitesse admise sur autoroute a été 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).

* si l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal, le juge de police peut prononcer une amende de 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 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.

1.2.8. 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 Conseil des ministres des Transports est parvenu en juin 2002 à un accord politique sur la proposition de directive visant à renforcer l'utilisation des dispositifs de retenue pour les enfants et à étendre, sous certaines conditions, le port obligatoire de la ceinture de sécurité aux passagers d'autobus et d'autocars qui en sont équipés.

1.3. **L'immatriculation et le contrôle technique 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:

<i>(situation au 31 décembre)</i>	<u>1999</u>	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>
voiture particulière	209.116	211.903	213.038	213.177
voiture commerciale	48.716	55.586	62.460	69.256
véhicule utilitaire	5.851	5.599	5.215	4.812
autobus / autocar	984	1.051	1.123	1.176
camionnette	14.457	15.391	16.550	17.459
camion	4.787	5.048	5.232	5.232
tracteur routier	3.319	4.228	4.522	4.262
véhicule spécial	1.952	1.993	2.043	2.132
tracteur agricole	13.916	14.149	12.276	12.600
machine agricole	1.280	1.337	1.416	1.489
autre véhicule automoteur	5.321	5.434	5.515	5.643
cyclomoteur	20.943	21.286	21.615	22.030
motocycle	10.819	11.488	11.961	12.671
tricycle	7	16	22	31
quadricycle	8	18	32	55
quadricycle léger	5	11	16	26
remorque (pour marchandises)14.184	14.808	15.274	15.878	
semi-remorque	2.677	3.046	3.342	3.310
autre remorque	3.981	3.949	3.468	3.500
TOTAL	362.318	376.341	385.120	
	394.739			

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

1999	+ 4,2 %
2000	+ 3,9 %
2001	+ 2,3 %
2002	+ 2,5 %

Alors qu'on croyait depuis quelques années déjà avoir atteint une certaine saturation, le parc automobile national a encore une fois progressé en 2002, en affichant au 31 décembre 2002 une croissance de 2,5 % par rapport au 31 décembre 2001. 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 dès le premier semestre de l'année 2003. A ce rythme, le parc aura de la façon doublé endéans moins de 25 ans!

1. 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 2002 à 106.761 opérations contre 107.513 opérations en 2001, 106.721 opérations en 2000 et 103.585 opérations en 1999.

La régression en 2002 du nombre des opérations de 0,7 % est notamment la conséquence d'une réduction du nombre de véhicules d'occasion immatriculés (-1,7 %) ainsi que du nombre de véhicules neufs achetés en dehors du Luxembourg mais immatriculés au Luxembourg (-5,7 %).

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

	<u>2000</u>		<u>2001</u>		<u>2002</u>	
a) quant à la répartition suivant le site						
Centre (Sandweiler)	66.314	62,1 %	67.845	63,1 %	68.939	64,6 %
Sud (Esch)	31.344	29,4 %	30.543	28,4 %	28.721	26,9 %
Nord (Wilwerwiltz)	9.063	8,5 %	9.125	8,5 %	9.101	8,5 %
TOTAL	106.721		107.513		106.761	
b) quant à la répartition suivant le type d'opération						
Nouvelles immatriculations	50.583	47,4 %	51.936	48,3 %	52.555	49,2 %
Changement de propriétaire	44.793	42,0 %	44.246	41,2 %	43.482	40,7 %
Importations (véh. d'occasion)	11.345	10,6 %	11.331	10,5 %	10.724	10,1 %
TOTAL	106.721		107.513		106.761	

Vu la stabilité du nombre des opérations, la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) a pu maintenir la qualité de ses services en matière de l'immatriculation des véhicules au haut niveau des années antérieures.

Après la mise en oeuvre, en avril 2001, de nouveaux progiciels et logiciels au sein du système de gestion informatisé du fichier national des véhicules routiers LUVIS (*Luxembourg Vehicle Information System*), l'an 2002 a été mis à profit pour mettre à la disposition des utilisateurs du système LUVIS aussi bien internes (SNCT, CIE, administrations publiques, etc.) qu'externes (milieu professionnel automobile, assurances, etc.) certains avantages de l'INTERNET. Ainsi le Web-site commun de la SNCT et de la SNCH a été mis en réseau en décembre 2002.

Les nombreux changements opérés les dernières années sur le système LUVIS et sur ses programmes informatiques ont sans aucun doute contribué 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.

1.3.3. Le contrôle technique

Le nombre total des contrôles techniques "toutes catégories" s'élevait en 2002 à 350.864 contrôles, dont 40.415 contrôles complémentaires, contre 341.687 contrôles en 2001, dont 39.948 contrôles complémentaires ainsi que 338.841 contrôles en 2000, dont 38.733 contrôles complémentaires.

La progression du nombre des contrôles techniques en 2002 s'explique en ordre principal par la hausse toujours considérable, bien que nettement réduite par rapport aux années 1999 et 2000, du nombre de véhicules nouvellement immatriculés (+ 2,25 %).

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

	<u>2000</u>		<u>2001</u>		<u>2002</u>	
a) quant à la répartition suivant le site						
Centre (Sandweiler)	182.779	53,9 %	185.031	54,2 %	184.138	52,5 %
Sud (Esch)	109.789	32,4 %	109.375	32,0 %	113.021	32,2 %
Nord (Wilwerwiltz)	32.892	9,7 %	32.011	9,4 %	35.489	10,1 %
Contrôle à domicile (véh. légers)	7.405	2,2 %	7.648	2,2 %	9.428	2,7 %
Contrôle à domicile (véh. lourds)	5.976	1,8 %	7.622	2,2 %	8.788	2,5 %
TOTAL	338.841		341.687		350.864	
b) quant à la répartition suivant le type d'opération						
Nouvelles immatriculations	51.451	15,2 %	52.584	15,4 %	53.273	15,2 %
Changement de propriétaire	51.075	15,1 %	50.229	14,7 %	49.321	14,1 %
Importations (véh. d'occasion)	14.109	4,2 %	13.922	4,1 %	12.968	3,7 %
Contrôles périodiques	222.206	65,5 %	224.952	65,8 %	235.302	67,0 %
TOTAL	338.841		341.687		350.864	

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

Nouvelles immatriculations	3,6 %	3,0 %	2,6 %
Changement de propriétaire	18,2 %	18,0 %	18,0 %
Importations (véh. d'occasion)	27,6 %	24,7 %	23,7 %
Contrôles périodiques	13,3 %	14,2 %	14,1 %
TOTAL	12,9 %	13,2 %	13,0 %

Depuis 3 années, le taux de rejet global s'est donc stabilisé aux alentours de 13 %. La régression continue du taux de rejet des véhicules nouvellement immatriculés (de 3,6 % en 2000 à 2,6 % en 2002), prouve le bien-fondé du remplacement prochain pour les véhicules neufs du contrôle technique par un contrôle de conformité d'une envergure largement moindre.

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

<u>Élément</u>	<u>Véh. légers</u>	<u>Véh. lourds</u>
Système de freinage	29 %	36 %
Éclairage / Signalisation	10 %	13 %
Direction / Suspension	8 %	10 %
Pneumatiques / Jantes	27 %	18 %
Châssis / Carrosserie	8 %	4 %
Moteur (émissions, bruit)	15 %	5 %
Tachygraphe	./..	5 %
Autres	3 %	9 %

Il apparaît que la distribution des défauts 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:

	<u>2000</u>		<u>2001</u>		<u>2002</u>	
	<u>Véhicules</u>		<u>Véhicules</u>		<u>Véhicules</u>	
	<u>légers</u>	<u>lourds</u>	<u>légers</u>	<u>lourds</u>	<u>légers</u>	<u>lourds</u>
Centre (Sandweiler)	34,9	13,1	33,7	13,2	33,5	11,4
Sud (Esch)	35,5	13,1	35,6	14,4	36,1	13,6
Nord (Wilwerwiltz)	39,1	7,5	41,0	8,5	34,4	8,1
Contrôle à domicile	-----	9,1	-----	9,1	-----	8,6
TOTAL	36,1	11,7	35,6	12,1	35,2	10,9

Aujourd'hui une situation optimale est atteinte vu que les taux de fréquentation sont plus ou moins identiques aux trois centres de contrôle exploités. Les années précédentes avaient été marquées par un taux de fréquentation anormalement élevé à la station "Nord", du moins en ce qui concerne les véhicules légers; cette disparité se retrouve toutefois aujourd'hui nettement amortie comme suite à la mise en œuvre d'une deuxième ligne d'inspection à la station "Nord" depuis le mois d'avril 2002.

Le contrôle technique à domicile a été étendu, à partir du 1^{er} janvier 2000, également au contrôle des 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 antérieures.

L'ouverture continue de la station "Centre" pendant 10 heures d'affilée par jour depuis le 1^{er} juillet 2000 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 1^{er} mai 2003, d'un horaire de travail continu à l'image de celui mis en œuvre à la station "Centre".

1.3.4 Divers

Tout en respectant leur politique traditionnelle, les responsables de la SNCT ont maintenu également en 2002 leur dialogue avec les organismes et groupements professionnels directement concernés par les activités de la société: FEGARLUX, ADAL*; Confédération luxembourgeoise 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.

La mise en service des deux lignes de contrôle et l'inauguration officielle du site de contrôle agrandi à Wilwerwiltz a eu lieu le 26 avril 2002, assurant un meilleur accueil à la clientèle, une augmentation de la capacité de la station et une amélioration des conditions de travail.

Etat comparatif 2002 - 2001 - 2000

35

SNCT s.à r.l. bp 23 L-5201 Sandweiler		Total en circulation	Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg											
			VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
			<i>ventes au Luxembourg</i>			<i>importations</i>			<i>ventes au Luxembourg</i>			<i>importations</i>		
CATEGORIE	31/12/02	2002	2001	2000	2002	2001	2000	2002	2001	2000	2002	2001	2000	
05	Voiture particulière	213 177	25 790	25 740	26 114	3239	3 259	2 842	29369	30 546	31 766	6388	6 913	7 129
06	Voiture commerciale	69 256	12 778	12 317	11 673	1596	1 517	1 267	7119	6 752	6 148	1909	1 787	1 739
07	Véhicule utilitaire	4 812	240	276	362	41	55	46	555	625	677	102	114	139
	Sous-Total	287 245	38 808	38 333	38 149	4876	4 831	4 155	37043	37 923	38 591	8399	8 814	9 007
09	Autobus - Autocar	1 176	53	59	59	36	92	63	48	48	40	28	23	28
11	Camionnette	17 459	3 255	3 074	2 348	218	215	155	1732	1 729	1 639	644	554	370
12	Camion	5 232	305	342	320	73	163	164	319	300	338	161	242	265
21	Tracteur routier	4 262	331	326	513	200	348	398	206	275	148	323	612	592
29	Véhicule spécial	2 132	221	173	152	55	62	62	153	153	146	135	105	99
31	Tracteur agricole	12 600	209	161	218	18	19	13	529	505	529	161	134	130
32	Machine agricole	1 489	89	88	68	9	7	5	35	31	36	8	9	9
39	Autre véhicule automoteur	5 643	176	176	164	42	58	58	151	145	159	96	63	63
	Sous-Total	49 993	4 639	4 399	3 842	651	964	918	3173	3 186	3 035	1556	1 742	1 556
Sous-Total (indicateur "D" du STATEC)		337 238	43 447	42 732	41 991	5527	5 795	5 073	40216	41 109	41 626	9955	10 556	10 563
01	Cyclomoteur	22 030	439	388	416	44	49	38	504	531	534	57	32	49
02	Motocycle	12 671	1 047	913	1 018	277	226	242	1677	1 643	1 631	391	360	322
51	Tricycle	31	3	3	1	1	2	1	1	4	3	6	2	8
52	Quadricycle	55	24	12	10	3	3	1	11	4	4	2	1	1
53	Quadricycle léger	26	3	3	4	3	0	1	4	2	0	5	3	1
	Sous-Total	34 813	1 516	1 319	1 449	328	280	283	2197	2 184	2 172	461	398	381
41	Remorque (marchandises)	15 878	848	775	701	348	403	419	748	675	663	112	131	174
42	Semi-remorque	3 310	64	45	60	250	372	390	150	138	139	113	166	153
59	Autre remorque	3 500	131	121	128	96	94	89	171	140	193	83	80	74
	Sous-Total	22 688	1 043	941	889	694	869	898	1069	953	995	308	377	401
	TOTAL	394 739	46 006	44 992	44 329	6549	6 944	6 254	43482	44 246	44 793	10724	11 331	11 345

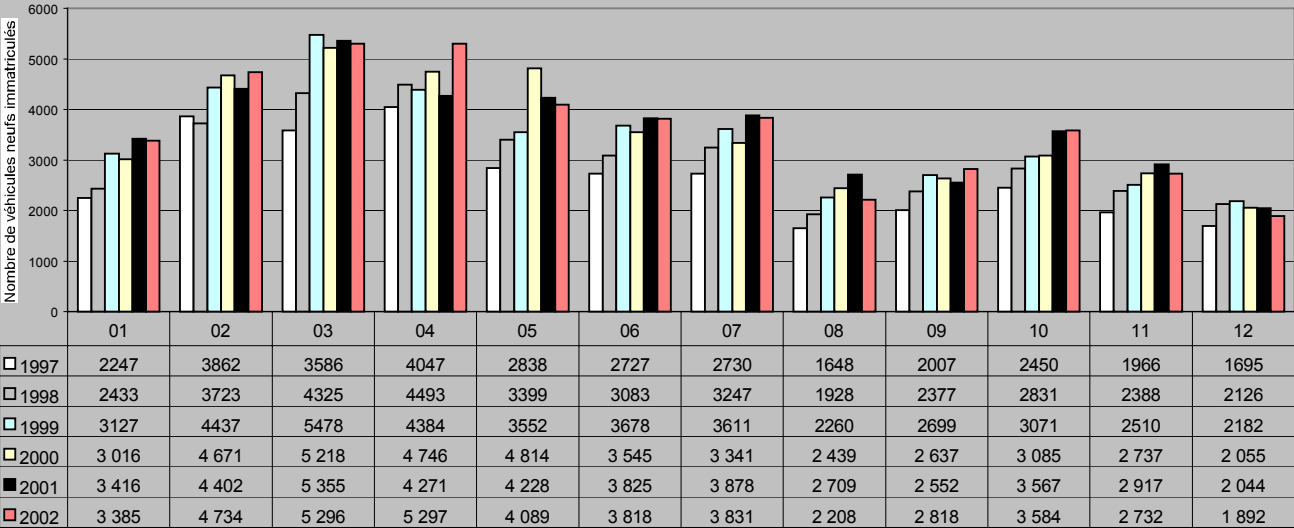
Immatriculation de Véhicules au Grand-Duché de Luxembourg **Tableau de comparaison 2002/2001, 2001/2000 et 2000/1999**

SNCT s.à r.l.

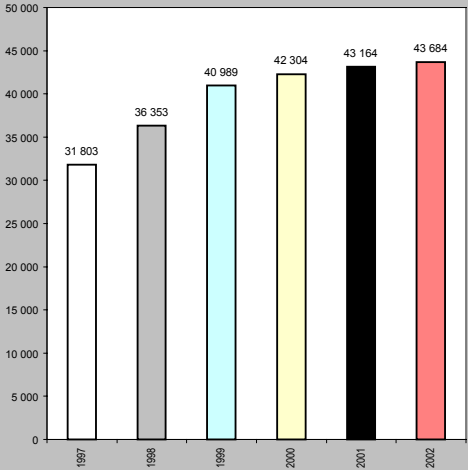
bp 23 L-5201 Sandweiler

		VEHICULES NEUFS						VEHICULES D'OCCASION					
		ventes au Luxembourg			importations			ventes au Luxembourg			importations		
CATEGORIE		2002 / 2001	2001 / 2000	2000 / 1999	2002 / 2001	2001 / 2000	2000 / 1999	2002 / 2001	2001 / 2000	2000 / 1999	2002 / 2001	2001 / 2000	2000 / 1999
05	Voiture particulière	0,19%	-1,43%	12,52%	-0,61%	14,67%	8,22%	-3,85%	-3,84%	2,00%	-7,59%	-3,03%	2,46%
06	Voiture commerciale	3,74%	5,52%	15,58%	5,21%	19,73%	2,91%	5,44%	9,82%	12,97%	6,83%	2,76%	3,04%
07	Véhicule utilitaire	-13,04%	-23,76%	19,03%	-25,45%	19,57%	32,69%	-11,20%	-7,68%	-4,07%	-10,53%	-17,99%	-11,41%
	Sous-Total	1,24%	0,48%	13,44%	0,93%	16,27%	6,99%	-2,32%	-1,73%	3,35%	-4,71%	-2,14%	2,33%
09	Autobus - Autocar	-10,17%	0,00%	30,19%	-60,87%	46,03%	-9,26%	0,00%	20,00%	-29,41%	21,74%	-17,86%	64,29%
11	Camionnette	5,89%	30,92%	27,13%	1,40%	38,71%	-27,54%	0,17%	5,49%	11,11%	16,25%	49,73%	4,85%
12	Camion	-10,82%	6,88%	28,27%	-55,21%	-0,61%	79,57%	6,33%	-11,24%	27,62%	-33,47%	-8,68%	-14,07%
21	Tracteur routier	1,53%	-36,45%	16,10%	-42,53%	-12,56%	1,93%	-25,09%	85,81%	8,03%	-47,22%	3,38%	32,61%
29	Véhicule spécial	27,75%	13,82%	39,77%	-11,29%	0,00%	22,73%	0,00%	4,79%	-9,35%	28,57%	6,06%	8,33%
31	Tracteur agricole	29,81%	-26,15%	-9,13%	-5,26%	46,15%	-11,11%	4,75%	-4,54%	12,03%	20,15%	3,08%	-1,79%
32	Machine agricole	1,14%	29,41%	32,43%	28,57%	40,00%	100,00%	12,90%	-13,89%	6,90%	-11,11%	0,00%	-38,46%
39	Autre véhicule automoteur	0,00%	7,32%	34,11%	-27,59%	0,00%	52,50%	4,14%	-8,81%	6,19%	52,38%	0,00%	0,00%
	Sous-Total	5,46%	14,50%	23,93%	-32,47%	5,01%	3,58%	-0,41%	4,98%	11,05%	-10,68%	11,95%	9,29%
<i>Sous-Total (indicateur "D" du STATEC)</i>		1,67%	1,76%	14,30%	-4,62%	14,23%	6,39%	-2,17%	-1,24%	3,86%	-5,69%	-0,07%	3,26%
01	Cyclomoteur	13,14%	-6,73%	23,81%	-10,20%	28,95%	4,55%	-5,08%	-0,56%	0,75%	78,13%	-34,69%	-4,35%
02	Motocycle	14,68%	-10,31%	7,91%	22,57%	-6,61%	43,72%	2,07%	0,74%	1,45%	8,61%	11,80%	2,57%
51	Tricycle	0,00%	200,00%	0,00%	-50,00%	100,00%	0,00%	-75,00%	33,33%	0,00%	200,00%	-75,00%	0,00%
52	Quadricycle	100,00%	20,00%	0,00%	0,00%	200,00%	0,00%	175,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
53	Quadricycle léger	0,00%	-25,00%	0,00%	200,00%	-100,00%	0,00%	100,00%	100,00%	0,00%	66,67%	200,00%	0,00%
	Sous-Total	14,94%	-8,97%	12,16%	17,14%	-1,06%	41,56%	0,60%	0,55%	1,32%	15,83%	4,46%	2,20%
41	Remorque (marchandises)	9,42%	10,56%	4,83%	-13,65%	-3,82%	28,83%	10,81%	1,81%	18,83%	-14,50%	-24,71%	-33,33%
42	Semi-remorque	42,22%	-25,00%	-42,00%	-32,80%	-4,62%	10,20%	8,70%	-0,72%	37,14%	-31,93%	8,50%	22,81%
59	Autre remorque	8,26%	-5,47%	23,30%	2,13%	5,62%	-1,90%	22,14%	-27,46%	-1,21%	3,75%	8,11%	9,21%
	Sous-Total	10,84%	5,85%	4,28%	-20,14%	-3,23%	16,83%	12,17%	-4,22%	17,27%	-18,30%	-5,99%	-8,88%
	TOTAL	2,25%	1,50%	14,01%	-5,69%	11,03%	9,22%	-1,73%	-1,22%	4,01%	-5,36%	-0,12%	2,79%

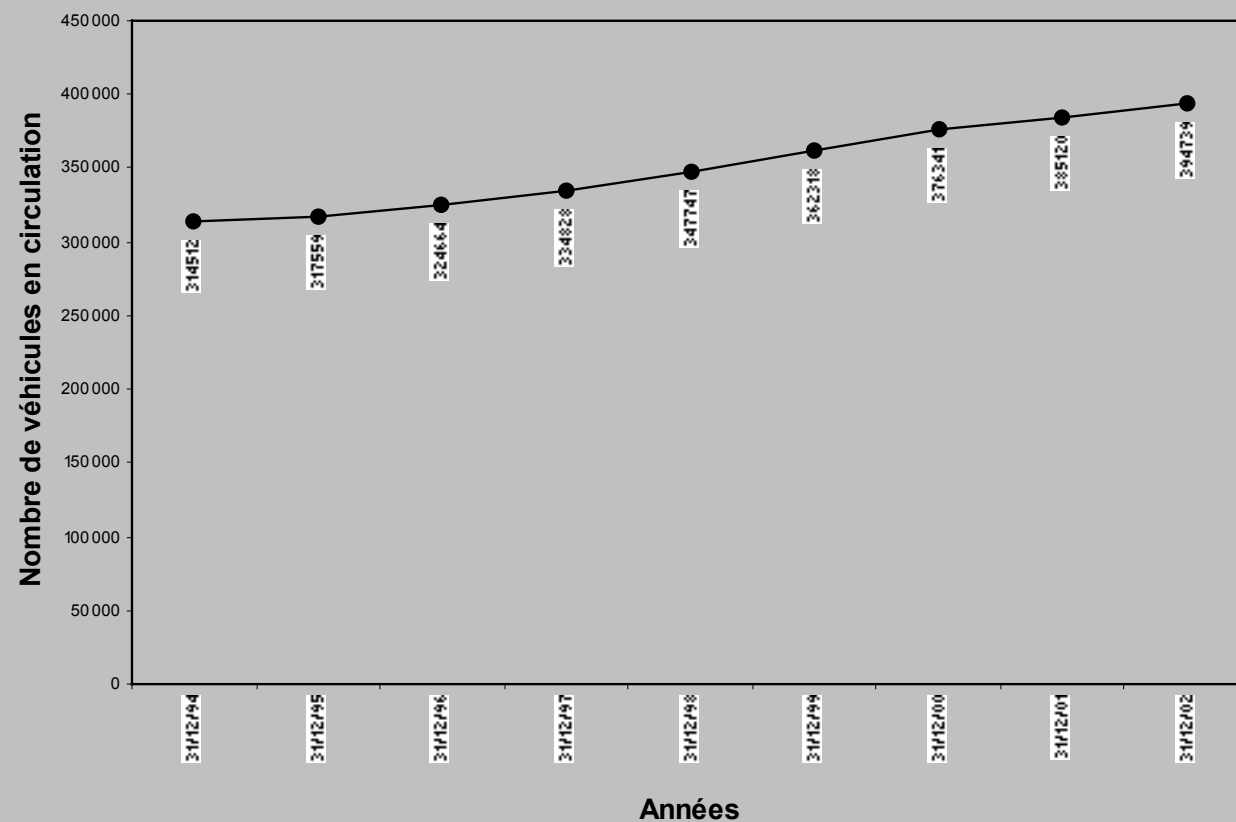
Immatriculation de véhicules neufs
(voitures particulières, voitures commerciales, véhicules utilitaires)



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



Total des véhicules en circulation (toutes catégories)

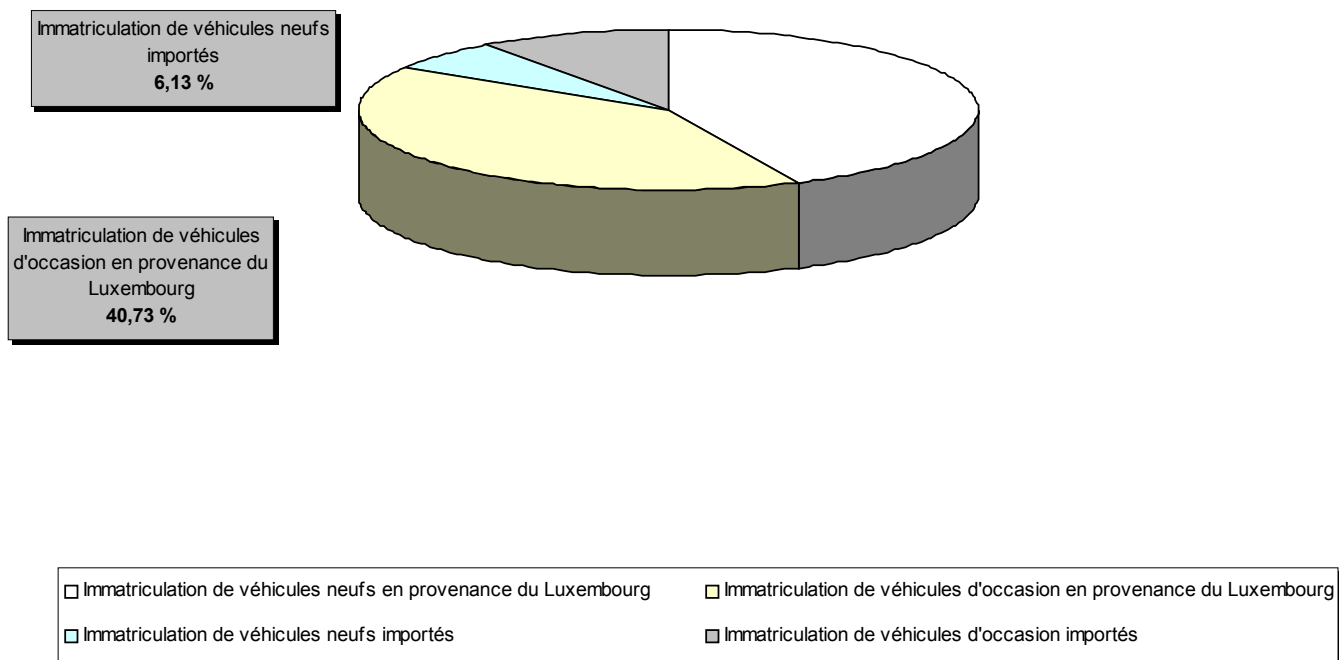


** Droits d'auteur : SNCT (Société Nationale de Contrôle Technique s.à r.l. **

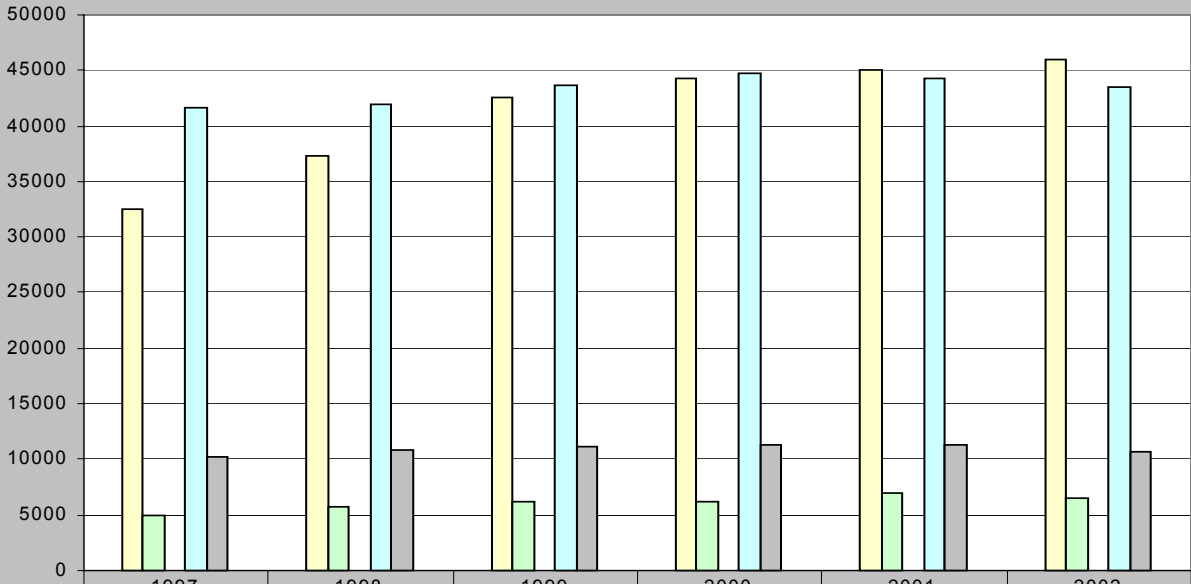
** Toute reproduction sans l'autorisation de l'auteur est strictement interdite. **

2002

Répartition des immatriculations



Evolution du nombre de véhicules immatriculés
(toutes catégories de véhicules acquis au Luxembourg et acquis à l'étranger)



Immatriculation de véhicules neufs acquis au Luxembourg	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Immatriculation de véhicules neufs acquis à l'étranger	5011	5681	6205	6254	6944	6549
Immatriculation de véhicules d'occasion acquis au Luxembourg	41629	41912	43594	44793	44246	43482
Immatriculation de véhicules d'occasion acquis à l'étranger	10181	10894	11198	11345	11331	10724

1.4. Les homologations automobiles et la certification

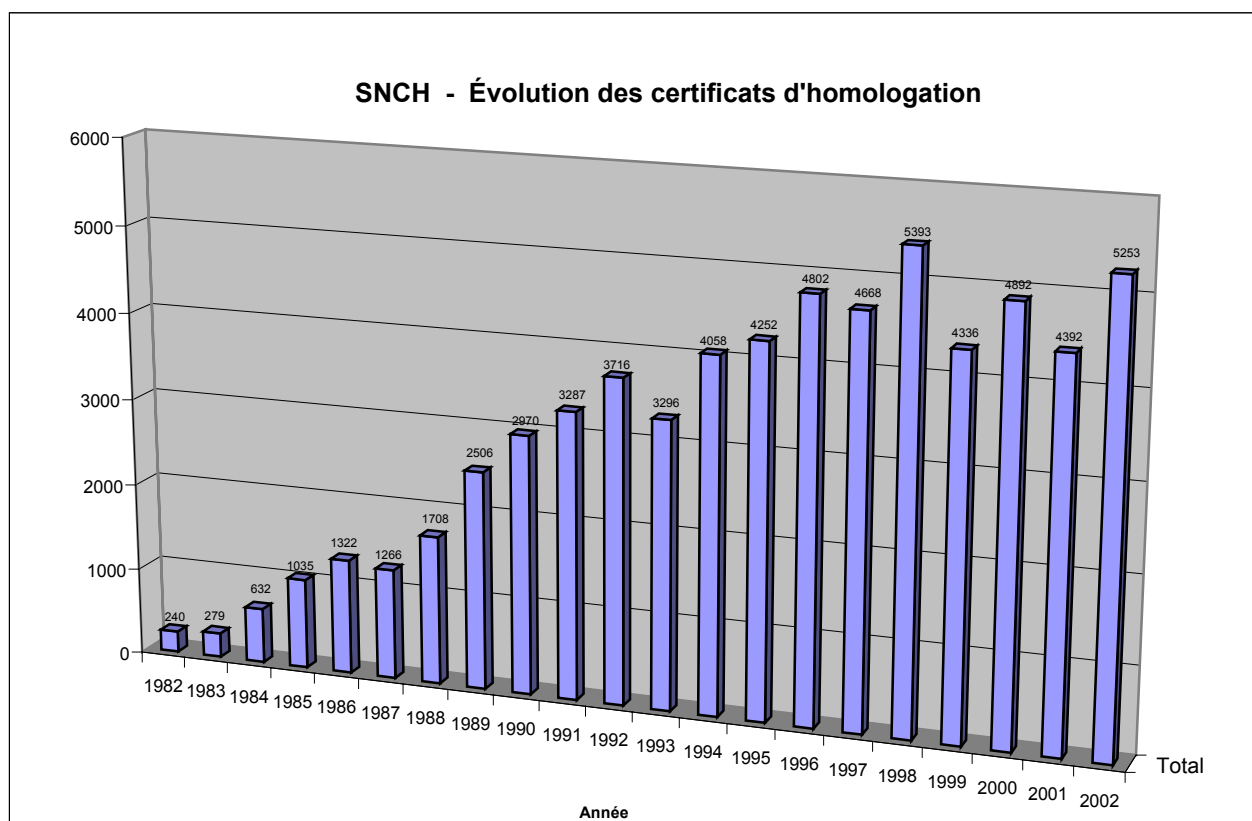
La Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) se compose de deux départements, celui de la certification générale et celui de l'homologation, (certification dans le secteur automobile).

A la fin de l'exercice 2002, la SNCH disposait à titre permanent d'un effectif de 18 employés.

1.4.1. Le département "Homologation"

Avec un total de 5.253 certificats d'homologation délivrés, l'année 2002 fut marquée par une hausse de l'ordre de 20% par rapport au nombre total des réceptions établies au cours de l'exercice 2001.

Sur l'ensemble des titres délivrés en 2002, 56% se rapportaient à des homologations initiales, 31% à des extensions et 13% à des révisions d'homologations délivrées antérieurement.



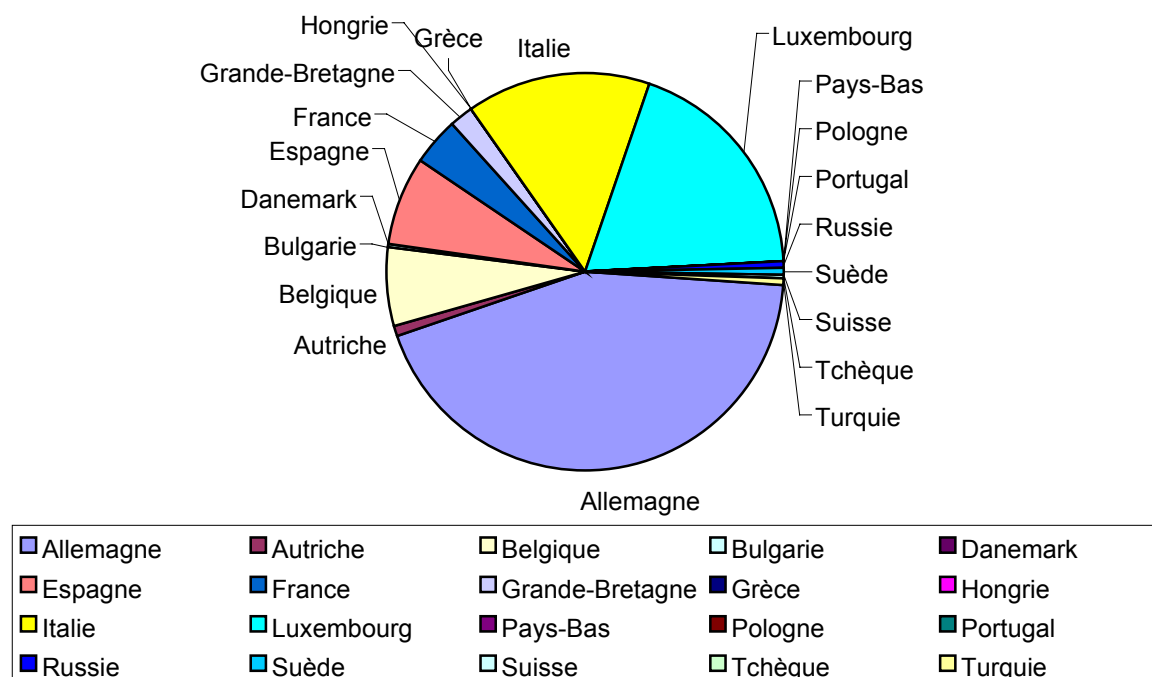
Comme le montre le graphique ci avant, le volume des certificats d'homologation est passé de 240 en 1982 à plus de 5.000 en 1998 et 2002, soit une croissance totale de 2000% (!) en 20 ans représentant une progression moyenne de l'ordre de 250 titres par année.

Sur l'ensemble des certificats délivrés en 2002, 59 % ont été destinés à des constructeurs européens, 34 % à des constructeurs d'Extrême-Orient et 6 % à des constructeurs américains.

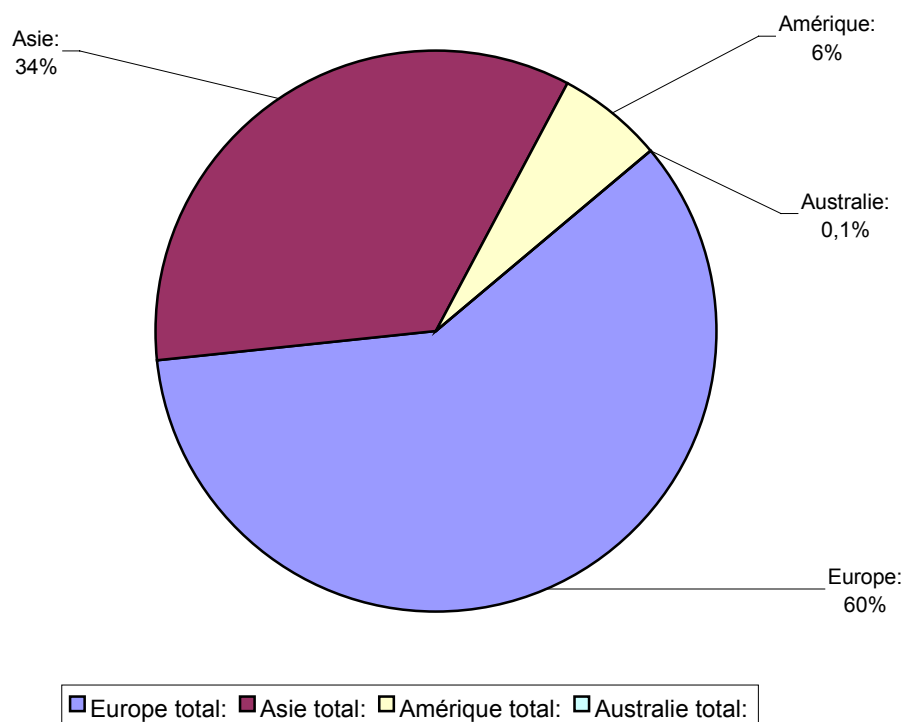
Parmi les constructeurs ayant eu recours aux services d'homologation et aux prestations de la SNCH figurent toutes les marques renommées de la construction automobile mondiale.

Continent	Pays	Total par pays	Taux (%)
Europe	Allemagne	1.362	26
	Autriche	32	1
	Belgique	199	4
	Bulgarie	2	0
	Danemark	1	0
	Espagne	228	4
	France	125	2
	Grande-Bretagne	55	1
	Grèce	1	0
	Hongrie	3	0
	Italie	466	9
	Luxembourg	589	11
	Pays-Bas	3	0
	Pologne	1	0
	Portugal	1	0
	Russie	17	0
	Suède	18	0
	Suisse	5	0
	Tchèque	2	0
	Turquie	18	0
	TOTAL	3.128	60
Asie	Chine (Rép. populaire)	119	2
	Chine (Taiwan)	224	4
	Corée du Sud	244	5
	Hong Kong	21	0
	Inde	1	0
	Japon	1.188	23
	Thaïlande	1	0
	TOTAL	1.798	34
Amérique	États-Unis	317	6
	Canada	3	0
	Brésil	3	0
	TOTAL	323	6
Afrique du Sud	TOTAL	0	0
Australie	TOTAL	4	0
TOTAL 2002		5.253	100
Total 2001		4.392	

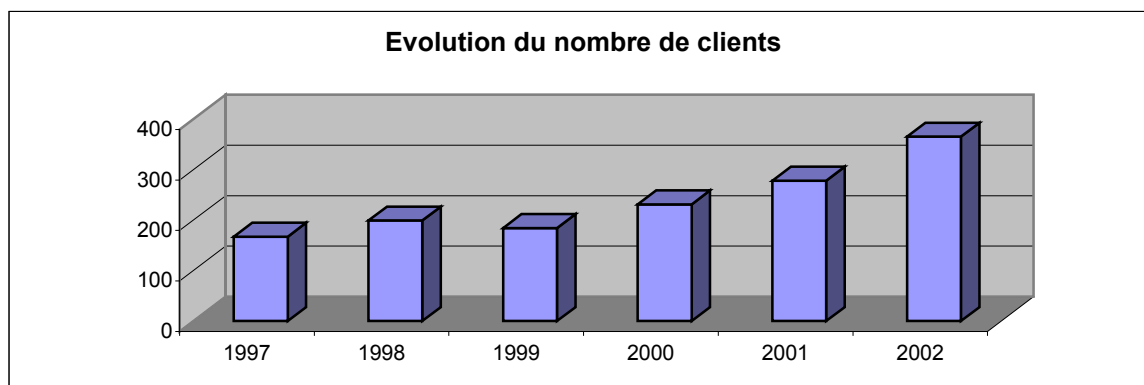
SNCH - Répartition des certificats en Europe



SNCH - Répartition des certificats par continents



En 2002, le nombre des constructeurs-clients a encore sensiblement augmenté, en passant de 278 en 2001 à 365 clients en 2002.

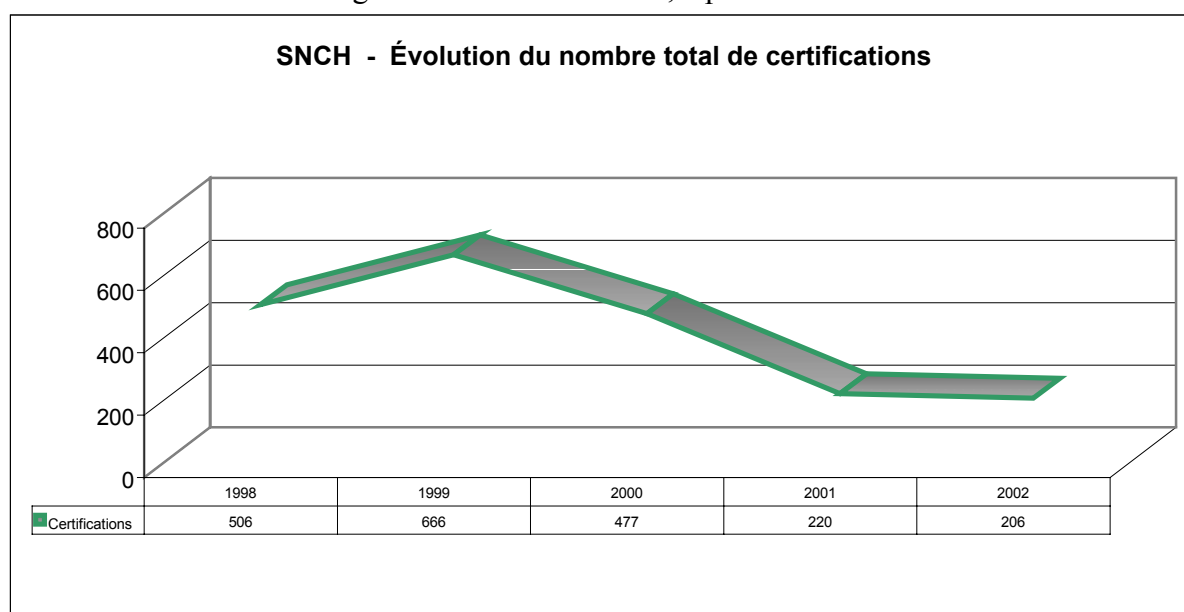


Quant aux perspectives d'avenir, une compétition accrue entre les services d'homologation, combinée à l'absence d'opportunités de croissance à l'échelle mondiale, les fusions des grands constructeurs automobiles, les efforts sur le plan international pour harmoniser les exigences techniques uniformes pour les véhicules routiers et non en dernier lieu l'adhésion de la Communauté Européenne à l'Accord '58' révisé et à l'Accord et '98' de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (UN-ECE) continuent à être à l'origine d'une stagnation du marché de l'homologation en général.

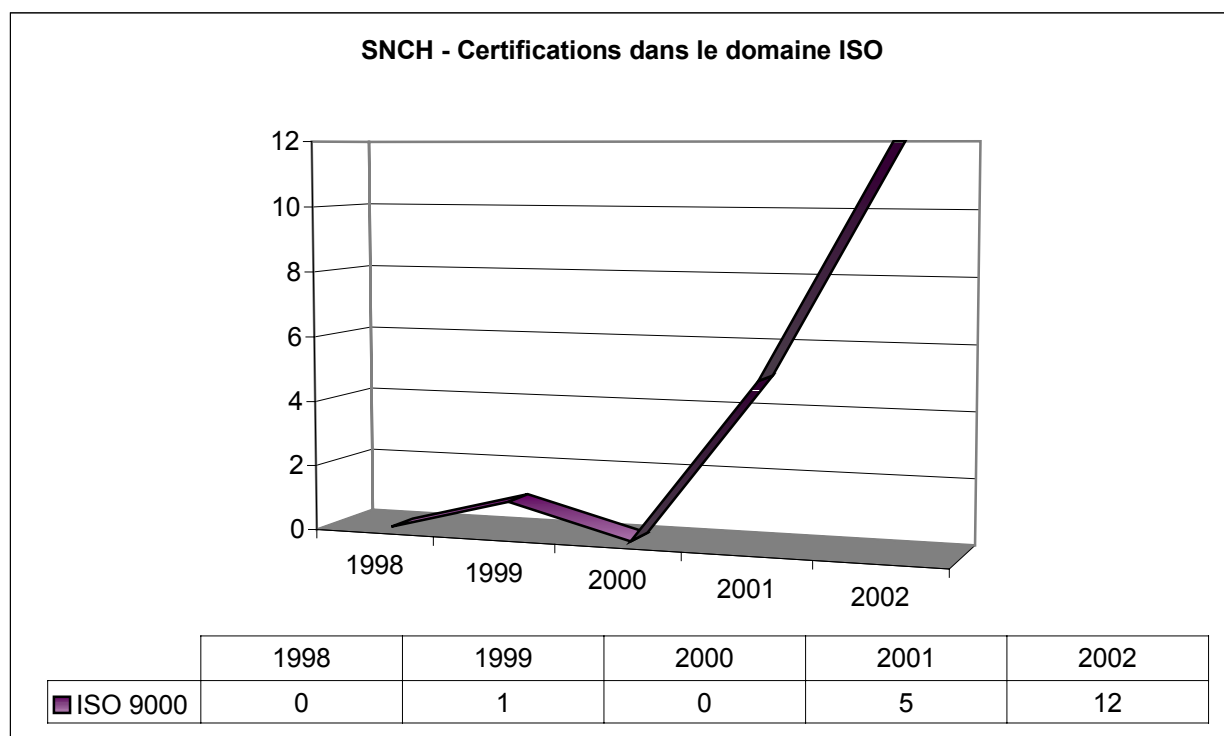
Grâce à sa politique continue d'amélioration et grâce à sa collaboration directe et dès lors très efficace avec ses services techniques, la SNCH a toutefois su offrir à ses clients un service à valeur ajoutée permanent. Les résultats de l'exercice 2002, en progression de 20%, en constituent un témoignage éloquent.

1.4.2. Le département "Certification"

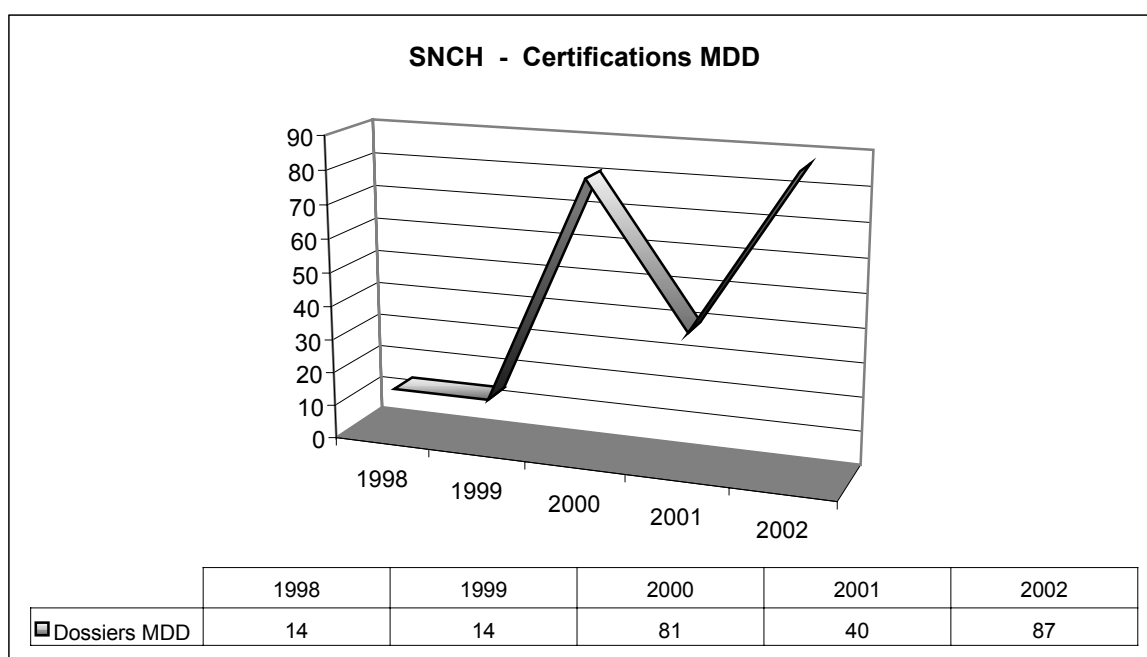
Dans le domaine de la certification réglementaire, la SNCH a émis en 2002 206 certificats de conformité et géré 116 audits d'entreprises. Même si la tendance générale à la baisse en ce domaine n'a pas pu être redressée, la grande régression des années de 1999 à 2001, due essentiellement au passage des domaines de la compatibilité électromagnétique et des télécommunications à un régime d'auto-certification, a pu être freinée notablement.

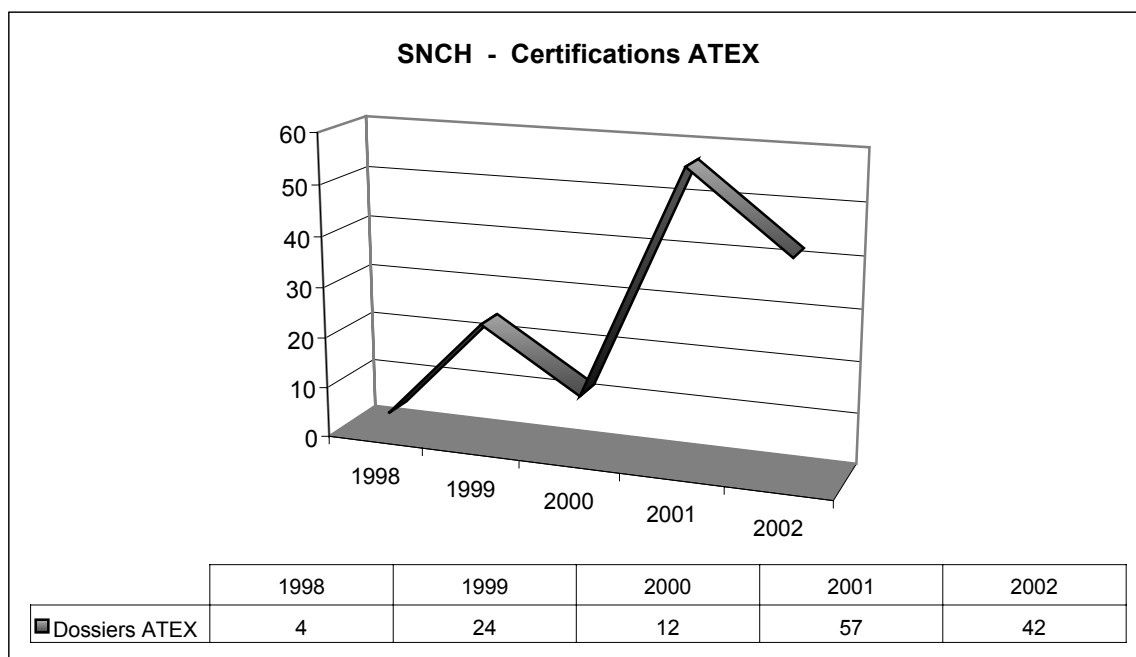


En 2002, la SNCH a revu sa gamme de services et réorienté ses activités vers une offre plus globale en matière de certification de systèmes sur base notamment de la norme EN ISO 9001:2000.



Dans le domaine de la certification la SNCH en tant que "Organisme notifié" (N° 0499), a su maintenir voire consolider sa position des années précédentes, ceci aussi bien dans le domaine des dispositifs médicaux (MDD) que dans celui des appareils destinés à être utilisés en atmosphères explosibles (ATEX).





En 2002, le laboratoire électrotechnique (sis à Capellen) a réalisé 117 essais, dont 21 dans le domaine de la sécurité, 11 en matière de la compatibilité magnétique et 85 en matière d'étalonnage. Une relance déterminante des activités dans ce secteur n'est - hélas - pas à prévoir.

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

1.5.1. Le règlement grand-ducal du 15 janvier 2003 modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite (Code de la route)

Le règlement grand-ducal vise en premier lieu à codifier les modalités de mise en place des chantiers sur la voie publique en vue de l'harmonisation de leur réglementation et de leur signalisation et, par ce biais, de l'amélioration de la sécurité routière et de la fluidité de la circulation en la matière. En dehors du domaine des chantiers, il a pour objet en second lieu d'adapter le Code de la route en certains points, notamment en vue d'une meilleure cohérence des articles.

En conséquence des amendements susmentionnés, le catalogue des avertissements taxés repris en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, est adapté.

En matière de réglementation et signalisation des chantiers, il convient de relever avant tout l'insertion d'un certain nombre de dispositions générales qui, pour certains types de chantiers, dispensent les autorités compétentes à recourir à une réglementation spécifique. L'ouverture de ces chantiers et la mise en place de la signalisation afférente conformément aux dispositions générales dont question peut dès lors s'opérer sur la seule base du cadre réglementaire inscrit dans le Code de la route. Le résultat en est l'allègement de la procédure administrative et la présence sur la voie publique d'une signalisation uniforme en relation avec ces chantiers.

En second lieu, un ensemble de modifications de caractère général sont introduits au Code de la route. Celles-ci visent notamment la vitesse maximale autorisée des véhicules équipés de pneus à crampons, les critères techniques des signaux en matière de configuration, de teintes et de dimensions ainsi que l'entretien de ces signaux.

1.5.2. Le Règlement grand-ducal du 2 novembre 2002 modifiant

a) le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique et

b) l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1985 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Au vu de l'avancement des travaux relatifs à la construction de la Route du Nord, le règlement grand-ducal sous rubrique apporte en premier lieu des modifications ponctuelles au règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique.

L'ouverture d'un nouveau tronçon de la Route du Nord A7, entre l'autoroute A1 et la route N11, permet désormais de libérer la localité du Senningerberg du trafic lourd en transit venant de l'Allemagne via Echternach et la route N11 et se dirigeant vers la France et vers la Belgique.

L'article I^{er} du règlement grand-ducal a modifié les différents itinéraires obligatoires que les poids lourds en transit international doivent suivre en vertu de l'article 2 du règlement grand-ducal du 5 mai 1994.

Dans son article II ledit règlement grand-ducal adapte la nomenclature des autoroutes et autres routes prioritaires reprise dans l'article 111 modifié du règlement grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tout en tenant compte de l'ouverture dudit tronçon autoroutier.

Cet amendement est également mis à profit pour intégrer d'autres tronçons routiers qui ont été ouverts à la circulation depuis la dernière mise à jour de cet article.

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

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

1.5.3.1. Les avis sur des 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 2002 une trentaine d'avis ponctuels concernant la circulation routière dans des dossiers qui ont été soumis à son avis, soit par la Ministre des Travaux publics ou le Ministre des Transports, soit par des autorités communales.

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

La liste ci-après reprend le détail de ces avis :

Roodt/Simmerschmelz, CR105 (Septfontaines) : réduction de la vitesse max. autorisée
Walferdange, N7 : signalisation horizontale et lumineuse
Leudelange, CR163/179 : miroirs routiers
Redange, N22 : abribus
CR105 (Leudelange) : sortie usine Sidor
Hobscheid, CR105 : miroir routier
Livange, CR159 (Roeser) : miroir routier
Mertzig, N21 : arrêt d'autobus
Kehlen, Juddegaass : trafic lourd en transit
Saeul, N12 : ppp et feux tricolores
Ettelbruck, N15 : passage pour piéton et feux tricolores
Ehlerange, CR110 (Sanem) : arrêt d'autobus
Crauthem, CR157 : miroir routier
Schoenfels, CR101 : miroir routier
Rollingen, N7 (Mersch) : arrêt d'autobus
Soleuvre, 'Scheierhaff' (Sanem) : zone résidentielle
CR305, Vichten-Michelbour : passage pour piétons
Luxembourg 'Gesseknäppchen' : signalisation
Koerich/Goeblange : zones à 30km/h
Ettelbruck : priorité à droite
Boevange/Attert, N22 : feux colorés lumineux
Mersch : signalisation directionnelle 'gare'
'Alliance pour le climat' : panneaux d'indication
Luxembourg : signalisation directionnelle de la Police Grand-ducale
Rodange : passage à niveau près de la gare
Z.I. Bettembourg + Dudelange : signalisation directionnelle
Leudelange, CR163 : feux colorés lumineux
PED (Pétange) : signalisation directionnelle
CR126A & 132, Rameldange : vitesse max. autorisée
Heispelt, CR307 (Wahl) : vitesse max. autorisée

1.5.3.2. Avis en matière de règlements de circulation communaux

Conformément aux dispositions de l'article 1^{er} 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.

2. Les Transports Terrestres

2.1. Les chemins de Fer

2.1.1. Le cadre légal

2.1.1.1. 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 retenue 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 prévoit 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:

Pour les volets suivants les travaux ont pu être finalisés en 2002

- un projet de règlement grand-ducal sur les conditions de délivrance et de validité des licences des entreprises ferroviaires
- un projet de règlement grand-ducal sur les conditions de délivrance et de validité des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires

qui ont été soumis à l'approbation du Conseil de Gouvernement au début de 2003.

Pour d'autres volets du travail réglementaire en question les travaux d'élaboration sont en cours

- un projet de règlement grand-ducal sur les critères de délivrance et de validité du certificat d'aptitude pour certaines catégories de personnel affectées à des tâches de sécurité au service d'une entreprise ferroviaire et
- un projet de règlement grand-ducal réglant l'immatriculation, le contrôle technique périodique et l'aménagement et le chargement des véhicules ferroviaires.

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

2.1.1.2.1. L'adaptation de la législation de 1995

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 réflété 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 premier amendement à apporter à la loi du 24 juillet 2000 et déposé à la Chambre des Députés le 18 avril 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";
- 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;

Un deuxième amendement à apporter à la loi du 24 juillet 2000 et déposé à la Chambre des Députés le 8 octobre 2002 contient les éléments suivants:

- i) remplacement de la mise à double voie partielle par un projet de mise à double voie intégrale de la ligne de Luxembourg à Pétange conformément au module P de la stratégie "mobilité.lu" qui a été mise au point par le Ministère des Transports en collaboration avec les CFL et dont le volet chemin de fer a été présenté à la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports de la Chambre des Députés le 24 janvier 2002;
- j) réévaluation du coût du projet 7 de la loi "création d'un faisceau de remisage pour le matériel roulant en gare de Luxembourg";
- k) insertion du nouveau projet de mise à double voie du tronçon de ligne entre Hamm (Pulvermühle) et Sandweiler;
- l) insertion du nouveau projet relatif à l'aménagement d'un réseau radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R (partie infrastructure);
- m) insertion du nouveau projet de renouvellement d'installations de voie sur plusieurs tronçons de la ligne du Nord;
- n) insertion du nouveau projet de renouvellement complet d'installations de voie sur le tronçon de ligne Berchem / Nord-Oetrange et de la courbe de raccordement d'Alzingen.

2.1.1.2.2. Les mesures d'exécution de la loi du 10 mai 1995

Le projet de règlement grand-ducal définissant les modalités des redevances de l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise a été approuvé par le Conseil de Gouvernement le 5 juillet 2002. Le Conseil d'Etat en a été saisi le 15 juillet 2002.

Le principe de redevances est inscrit à la directive 91/440/CEE du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires. Le principe figure également dans la loi du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire dont l'article 8 dispose e.a. que ces redevances sont prélevées par le gestionnaire, en l'occurrence les CFL, pour compte de l'Etat assurant dorénavant la responsabilité financière du réseau ferroviaire national.

Par ailleurs, les redevances d'utilisation, prélevées par les CFL dans leur fonction de gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sont imputées sur le Fonds du Rail.

L'article 24 de la loi du 11 juin 1999 précitée qui reprend le principe du prélèvement par le gestionnaire de ladite redevance relève à un règlement grand-ducal les modalités d'application des redevances d'utilisation.

En bref, l'introduction d'une redevance d'utilisation est nécessaire au double motif que son principe est explicitement prévu par les textes communautaires précités, et que sa perception pour compte du Fonds du Rail justifie par ailleurs la restitution à ce Fonds de la TVA mise en compte sur les prestations et fournitures facturées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

Les réseaux européens ont des théories et des pratiques extrêmement contrastées en matière de tarification d'infrastructure. A l'exception de certains pays, où la directive 91/440/CEE n'a pas encore été mise en application dans les faits, la plupart des pays d'Europe ont mis en place un système, ou l'envisagent à très court terme. En outre, presque tous les pays sont en phase de réflexion active sur ce sujet. Les solutions adoptées sont très diverses.

Le système proposé est basé principalement sur les types de train et leur tonnage. L'importance a été mise sur l'équilibre entre la complexité des tarifs et leur capacité à refléter les coûts réellement supportés.

On constate que le niveau de redevance varie fortement entre les divers pays. Le niveau proposé pour le réseau luxembourgeois est inférieur à la moyenne. Pour toutes les prestations, il est supérieur à celui pratiqué en Suède et Norvège, ainsi qu'aux Pays Bas. Par rapport aux réseaux limitrophes, le niveau proposé est comparable à celui pratiqué en France et en Belgique, mais bien inférieur à celui pratiqué en Allemagne.

Tout compte fait le futur système de redevance d'utilisation du réseau ferroviaire luxembourgeois tiendra compte:

- des dispositions d'harmonisation des redevances préconisées par les instances communautaires dans le "paquet ferroviaire";
- des spécificités du réseau ferroviaire luxembourgeois (e.a. désenclavement et contournement du réseau en fonction des tarifs appliqués);
- des ressources humaines et logistiques limitées des instances devant gérer par la suite le système une fois mis en place.

Par courrier du 14 novembre 2002, le Conseil d'Etat a été saisi du projet de règlement grand-ducal portant transcription de la directive 2001/16/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

Le traité de Maastricht a fait de l'interconnexion et de l'interopérabilité e.a. des réseaux nationaux de transport un des objectifs de la politique commune des transports.

La directive 2001/16/CE du Parlement Européen et du Conseil du 19 mars 2001 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel, qui fait suite à une autre directive 96/48/CE sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, s'inscrit dans les actes du droit dérivé communautaire destinés à mettre en œuvre l'objectif précité du Traité.

Si l'interopérabilité dans le domaine de la grande vitesse n'a qu'un intérêt marginal pour notre pays, l'application au rail conventionnel aura pourtant une dimension toute autre à la veille de la mise en chantier des grands projets d'extension du réseau ferré national.

Dans cette optique les CFL et la SNCH (Société Nationale de Certification et d'Homologation) ont été étroitement associés au suivi des travaux préparatoires de la directive et à sa mise en œuvre sur le plan luxembourgeois en vue de disposer du savoir technique nécessaire pour l'application des règles communautaires sans pour cela dépendre à l'étranger.

L'interopérabilité vise à assurer l'harmonisation des critères techniques nationaux en relation avec la circulation transfrontalière des trains dans un marché européen en voie d'unification. En vue de fixer les "spécifications techniques d'interopérabilité", en abrégé STI, le système ferroviaire conventionnel est subdivisé en plusieurs sous-systèmes auxquels les STI s'appliqueront au fur et à mesure de leur mise au point sous l'autorité de la Commission Européenne.

Toute mise en place ou modification d'un des sous-systèmes requiert de la part des responsables l'obligation de ne faire usage à cet effet que d'équipements reconnus conformes au STI.

La mise en vigueur du projet de règlement grand-ducal se fera suivant la procédure de la loi du 9 août 1971 comportant notamment après l'accord du Gouvernement, la saisine du Conseil d'Etat et l'assentiment de la Commission de Travail de la Chambre des Députés.

Un règlement grand-ducal reprendra l'actuel règlement général d'exploitation (RGE) des CFL qui inclura également les règles spécifiques pour la circulation des trains-trams.

2.1.2. Les raccordements ferroviaires internationaux

2.1.2.1. *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.

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.

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 Dausssoulx 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 effet 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 ...).

Dans le cadre du groupe de travail à haut niveau présidé par Monsieur Karel van Miert, le Luxembourg a pris l'initiative de présenter la création d'une relation ferroviaire de haute qualité entre les trois villes-sièges de l'Union Européenne (Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg) en vue de son éligibilité parmi les projets prioritaires du réseau transeuropéen des transports. A ces fins le Luxembourg s'efforce d'avoir l'appui des autorités belges et françaises. Dans cette même optique le Luxembourg a été d'accord pour contribuer au financement du TGV Est-européen et à l'électrification de la partie belge de la ligne Luxembourg - Liège. Aussi le Luxembourg serait-il en principe d'accord pour participer au financement des investissements requis pour l'amélioration de la ligne ferroviaire Bruxelles - Luxembourg.

2.1.2.2. 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 le montant de 450 millions FF (aux conditions de 1989) comme montant de la participation que le Grand-Duché de Luxembourg serait d'accord pour payer en échange du raccordement de sa capitale au TGV Est-européen. Ce raccordement comportait l'accord du Gouvernement français pour prolonger jusqu'à Luxembourg 4 paires de rames TGV par jour pour les relations vers Paris et vers Strasbourg suivant des horaires à déterminer entre la SNCF et les CFL. 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 à aménager pour la circulation du TGV.

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.

En septembre 1993 le Gouvernement français a, tout en confirmant décidé le principe de la réalisation du TGV-Est, décidé 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'affectait pas la relation Luxembourg-Paris, mais réduisait 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 en vue 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 dès lors 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 demandé au Luxembourg d'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.

Le protocole d'accord sur le raccordement du Luxembourg au TGV Est-Européen a été signé le 28 janvier 2002 entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg

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.

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.

Le projet de loi approuvant le protocole d'accord relatif au raccordement du Luxembourg au TGV Est-européen, fait à Rémilly le 28 janvier 2002, a été déposé à la Chambre des Députés le 18 avril 2002.

2.1.3. L'actualité ferroviaire

2.1.3.1. *L'élaboration d'un concept stratégique sur l'avenir du chemin de fer*

L'exercice 2002 marque une année de transition à un moment où les CFL n'ont pas encore terminé l'analyse de la situation sur le marché des transports ferroviaires nécessaire pour répondre à la demande ministérielle d'octobre 1999 de présenter un concept stratégique d'ensemble sur l'avenir du chemin de fer luxembourgeois. La finalisation de ce dossier aboutira prévisiblement au 1^{er} semestre 2003.

2.1.3.2. *Les réalisations*

Le Service Matériel a pu montrer en fin d'année une maquette grandeur nature des nouvelles automotrices tri-caisses TER2Nng documentant la volonté des CFL d'assurer une meilleure qualité du service voyageur. Les premières automotrices seront mises en service en début 2004.

Le Service Communication continuait tout au cours de l'exercice 2001 sa mission d'améliorer la communication interne et externe. Les journaux officiels "CFL-Express" (toutes boîtes) et "CFL-Inside" (journal interne) ont connu une réfection complète.

2.1.3.3. *La ponctualité*

La ponctualité du service voyageurs a été une des préoccupations majeures pendant l'année 2002.

Le degré de ponctualité des trains de voyageurs du service national (i.e. retard inférieur à 5') qui était en moyenne de 94,2 % a augmenté au cours de l'année 2002 pour arriver à 96,7 %.

Le bon résultat de régularité du trafic voyageurs national ne pourra quand même pas cacher le score toujours médiocre réalisé par le trafic voyageurs international. Seulement 85,7 % des trains internationaux accusaient un retard de moins de 5 minutes. C'est surtout l'axe de transit Bruxelles-Bâle avec un taux de ponctualité de 67,9 % qui est le moins performant, suivi de l'axe Luxembourg - Koblenz avec 73,5 %.

Coté fret les analyses de la ponctualité relevées en gare de Bettembourg ont montré que 81,2 % des trains ont circulé avec un retard inférieur à 30' (77,8 % pour les trains de fret internationaux et 88,9 % pour les trains de fret nationaux). Sur l'axe de transit France-Belgique le taux de ponctualité était de 74,7 % à l'entrée et de 71,2 % à la sortie du réseau CFL.

Par rapport à l'année 2001 on note une amélioration de 3,5 points pour les trains de fret en général et de 8,8 points pour les trains de fret de transit.

2.1.4. La stratégie de l'entreprise

L'entité Stratégie et Développement continue à faire le monitoring de la politique des transports. Elle procède à l'évaluation des opportunités et des risques liés à cette évolution et épaula la Direction Générale dans la réalisation des projets stratégiques.

Au vu du déficit structurel des CFL, la réflexion d'ensemble des atouts et des faiblesses engagée par la Direction Générale s'est poursuivie dans l'analyse critique des sources d'optimisation ayant comme but de rééquilibrer à terme les résultats financiers des CFL afin de rendre le groupe compétitif face aux autres entreprises ferroviaires.

Pour assurer le succès de la démarche, l'entité Stratégie et Développement des CFL bénéficie de la collaboration active d'un consultant, dont la mission consiste à identifier et définir les priorités d'analyse critique, à élaborer des recommandations et à définir des plans d'actions de mise en œuvre.

Face à l'environnement économique changeant et l'ouverture du Réseau TransEuropéen de Fret Ferroviaire (RTEFF) prévue au 16 mars 2003, la priorité est donnée aux activités fonctionnant en autonomie commerciale.

Dans le cadre de sa collaboration avec le Ministère des Transports l'entité Stratégie et Développement est étroitement impliquée dans les travaux pour l'élaboration du concept stratégique “mobilité.lu” et participe activement à l'élaboration des projets de lois en vue de la mise en œuvre de ce concept.

A relever finalement qu'elle assure le secrétariat du groupe de travail sur le Projet de Plan Directeur Sectoriel “Transports”.

2.1.5. La sécurité dans l'entreprise

Le rail est un mode de transport sûr. Les statistiques disponibles au sein de la Communauté Européenne montrent que, pour le rail, le nombre d'accidents mortels (y compris ceux aux passages à niveau) est tombé de 2004 en 1970 à 957 en 1998. Le nombre de décès de voyageurs a suivi une même courbe descendante, de 381 en 1970 à 186 en 1998. Ces chiffres nous indiquent que les passagers sont bien protégés en cas d'accident. On en déduit également que la plupart des accidents mortels se passent lors de l'embarquement ou de débarquement, et non à cause d'accidents ferroviaires. Derrière ces chiffres se discerne un développement technique et organisationnel reflétant l'introduction de technologies modernes à la fois plus fiables et plus efficaces. Les CFL eux aussi ont accepté ce défi et depuis 1997 ils ont mis en œuvre une multitude de mesures en vue d'améliorer la sécurité sur le réseau ferroviaire luxembourgeois.

2.1.5.1. La sécurité ferroviaire

En 2002, les CFL ont réalisé quelques grands projets ayant une influence directe sur la sécurité ferroviaire. En plus, ils ont poursuivi les activités dans le cadre du plan d'action pour l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

En juin de l'année 2002 le nouveau poste directeur de Wasserbillig a été mis en service. Ce poste directeur qui est à la pointe du progrès technique a remplacé l'ancien poste directeur du type INTEGRA datant de l'année 1962.

En ce qui concerne l'installation du 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 sont presque terminés. Sur 90,2 % de l'ensemble des 496 signaux ce système est en état de fonctionnement. En mars 2003 il est prévu d'atteindre les 100 %. Les engins moteurs CFL en sont équipés en intégralité à l'exception des locomotives de la série 3000, dont l'équipement se terminera en mars 2003 et l'équipement des engins VT628 et ME26 où l'implantation des fonctions MEMOR II+ se terminera fin septembre 2003. En ce qui concerne l'équipement du matériel étranger, il a été décidé d'équiper les automotrices belges du type AM96 avec le système MEMOR II+ jusqu'en septembre 2003. La DB a annoncé qu'ils vont intégrer le système MEMOR II+ dans leur logiciel du système de contrôle de vitesse PZB 90. En ce qui concerne la circulation des trains entre la France et le Luxembourg, il a été retenu conformément au protocole d'accord relatif au raccordement du Grand-Duché de Luxembourg au TGV EST Européen d'équiper la ligne de Bettembourg à Luxembourg en plus du système ETCS du système français KVB.

Comme le système MEMOR II+ ne constitue qu'un système intérimaire ne garantissant pas à 100% la sécurité des circulations ferroviaires, les CFL ont retenu d'équiper l'ensemble de l'infrastructure par le système du contrôle de vitesse européen ETCS/ERTMS. La mise en service du Lot 1 (ligne d'essai Cruchten - Ettelbruck - Diekirch) est prévue pour le mois d'octobre 2003. L'ouverture de la soumission pour la fourniture et l'installation d'un système de contrôle de vitesse ERTMS/ETCS niveau 1 sur l'ensemble du parc roulant moteur CFL a eu lieu en date du 17 juin 2002. Au mois de décembre une commande a été placée en faveur de la phase d'essai précitée.

En vertu du règlement grand-ducal du 17 juillet 2000 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant les substances dangereuses, les CFL ont entamé en collaboration avec l'Inspection du Travail et des Mines (ITM) et un consultant externe, la création d'un Plan d'Opération Interne (POI). Il est prévu que le POI sera opérationnel à la fin de l'année 2003. A partir de ce Plan d'Opération Interne l'ITM développera un Plan Particulier d'Intervention (PPI).

A la demande du Ministère des Transports d'équiper les tunnels ferroviaires par un système de sécurité, les CFL sont en train d'élaborer les plans pour un projet pilote qui sera réalisé dans le tunnel de Cruchten.

Lors des deux dernières années, on a dû constater que la circulation des trains a été plusieurs fois mise en danger par des trains dont la conduite fut assurée par de personnel non luxembourgeois. Vu cette situation, les CFL ont décidé d'offrir aux conducteurs de l'entreprise ferroviaire concernée une formation sur le simulateur CFL et de procéder systématiquement à des audits de sécurité.

En ce qui concerne la maîtrise d'événements, il y a lieu de signaler les mesures prises pour assurer la mise à la terre des installations électriques en cas d'incident ou d'accident ferroviaire dans un délai raisonnable. Ce délai a été fixé à 30 minutes. Afin de pouvoir garantir ce délai, le

comité directeur de la sécurité a décidé d'élargir le cercle des agents habilités à effectuer une mise à la terre en cas d'urgence et d'équiper l'ensemble des engins de traction CFL par des perches de mise à la terre.

En 2002, les CFL ont formé les sapeurs pompiers du canton de Diekirch en vue de les sensibiliser sur les dangers potentiels du chemin de fer. En plus il y a eu plusieurs entrevues avec les sapeurs pompiers de la ville de Luxembourg, ce qui permet de bien coordonner les actions sur le terrain en cas d'un incident ou accident. Dans ce cadre les CFL ont conçu un CD reprenant les chemins d'accès aux lignes ferroviaires et qui sera mis à disposition des équipes de secours.

2.1.5.2. La sécurité du travail

Dans le domaine de la sécurité du travail, malgré tous les efforts, un léger accroissement des accidents de travail a été noté en 2002. Comme il est impossible d'éviter tous les accidents de travail, les CFL ont renforcé leurs efforts dans les domaines de la sensibilisation et de la formation des agents afin de réduire le nombre d'accidents à un minimum. Dans le but de réduire la gravité des accidents, les CFL ont acquis des équipements de protection individuel plus performants. Dans le domaine de la protection de l'ouïe, les CFL ont introduit un nouveau produit, s'appelant TYMPRO. Il peut être réglé de façon individuelle ce qui permet d'éliminer les seuls bruits nuisibles à la santé.

Soucieux d'améliorer également la sécurité du personnel des firmes travaillant en sous-traitance, les CFL ont élaboré des manuels de sécurité, reprenant les prescriptions les plus importantes en matière de sécurité. Ces manuels ont été distribués à l'ensemble du personnel et aux firmes externes travaillant pour le compte des CFL. La distribution de ces manuels était accompagnée par la distribution d'affiches ayant eu pour but de sensibiliser le personnel encore plus sur les dangers liés à leur travail. Cette campagne sera poursuivie en 2003.

En 2002, le service QSE a perfectionné son outil statistique, afin de pouvoir localiser exactement pour chaque service les parties du corps, les plus lésées lors des accidents de travail. A partir de ces indications, il est prévu de lancer à partir de 2003 des campagnes ciblées pour réduire ce genre d'accidents.

D'ailleurs tout stagiaire est sensibilisé pendant sa période de stage sur les dangers en rapport avec son travail.

Dans le domaine de la formation interne, 99 agents ont participé à la formation "gestes et postures" et 34 agents ont été formés comme secouristes. En ce qui concerne la formation externe, il y a lieu de signaler la participation des CFL à plusieurs conférences de sécurité de la firme Galvalange.

2.1.6. La qualité au sein de l'entreprise

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.

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.

2.1.6.1. *La démarche qualité de service*

En matière de management de la qualité, les CFL ont accordé durant l'exercice 2002 la priorité à la mise en œuvre de la démarche qualité de service qui couvre essentiellement le service public de voyageurs. Après avoir effectué des actions de benchmarking auprès d'entreprises de transport étrangères, comme p.ex. les Chemins de Fer Suisses (CFF) et le métro de Paris (RATP), il s'est avéré que parmi les démarches systématiques la nouvelle norme européenne EN 13816 semble la mieux adaptée aux besoins du transport public.

Cette norme est basée sur quatre étapes qui se suivent de façon cyclique:

- la définition de la qualité attendue par le client à l'aide de sondages et de structures permanentes de représentation des clients;
- en partant de l'attente des clients, l'entreprise arrête elle-même le niveau de qualité qu'elle entend réaliser, compte tenu des contraintes financières, organisationnelles et autres auxquelles elle est soumise. Cette qualité voulue par l'entreprise est documentée dans un recueil des engagements de qualité, ou référentiel de service, qui comprend tous les critères qualité du service public, comme la ponctualité, la propreté, la compétence et l'amabilité du personnel, pour ne citer que ceux-là;
- la troisième étape de la démarche consiste à vérifier si l'entreprise satisfait à ses engagements, voir que la qualité réalisée correspond à la qualité voulue par l'entreprise;
- finalement le cycle de la qualité se boucle par la quatrième étape, à savoir la définition de la qualité perçue par les clients, et qui sous l'influence de facteurs comme l'image de marque de l'entreprise peut différer de la qualité effectivement réalisée.

Il est clair qu'avec un premier cycle, la démarche ne s'arrête pas, mais que de nouveaux cycles s'aligneront et passant chaque fois de la qualité perçue par la clientèle à la qualité attendue. En fait dans le cas idéal la démarche constitue un mouvement en spirale d'amélioration continue.

L'esprit de la norme EN 13816 est orienté processus, qu'elle exige des mesures régulières de la qualité et que les moyens à mettre en œuvre pour passer des engagements aux réalisations concrètes sont arrêtés dans un plan d'action adapté régulièrement.

Si on peut définir l'exercice 2002 comme celui de la définition du concept de qualité de service, l'année 2003 devra être celle des améliorations sensibles pour le service public de voyageurs. En ce qui concerne le fret, les CFL chercheront à définir une démarche systématique et cohérente dans l'année qui vient.

2.1.6.2. *La sûreté*

Parmi les éléments qui contribuent à assurer un niveau élevé de qualité aux clients, la sûreté constitue certainement une des premières priorités.

En conséquence, quatre groupes de travail ont été mis en place pour gérer les différents aspects particuliers de la sûreté, à savoir:

Un groupe de travail "état des lieux" dont la mission consiste à:

- identifier les types de risques et d'incidents;
- créer les outils de mesure et d'analyse permanents de la situation (cartes-rapport, enquêtes....);
- évaluer les incidences concrètes;
- faire du benchmarking avec d'autres entreprises de transport public.

Un groupe de travail "cadre juridique" dont la mission consiste à:

- examiner les dispositions légales existantes ou en cours de préparation relatives au domaine de la Sûreté (Police des Chemins de Fer, code pénal...), aux mesures de rétorsion et aux mesures conservatoires, y compris la surveillance par vidéo;
- élaborer des propositions de modification éventuelles de certaines dispositions légales;
- rechercher les moyens pour mieux impliquer les forces de l'ordre et autres administrations;
- poursuivre systématiquement les infractions.

Un groupe de travail "préparation et encadrement" dont la mission consiste à:

- organiser la prise en charge des victimes d'agressions;
- communiquer vers l'extérieur;
- former et sensibiliser le personnel aux incidents éventuels.

Un groupe de travail "mesures de prévention et de protection à mettre en place", dont la mission consiste à définir les moyens pour:

- renforcer la surveillance par personnel (CFL, forces de l'ordre, sociétés de surveillance privées) ou par vidéo;
- protéger le matériel du réseau, les bâtiments et les lieux (clôtures, éclairage...), contrôler les accès;
- protéger les lieux sensibles (dépôts et transferts de valeurs);
- revitaliser les gares;
- enlever les graffitis.

Entre-temps ces groupes de travail ont commencé leurs travaux et présenté les premiers résultats. La démarche entamée sera poursuivie pendant l'année 2003.

Notons encore qu'un groupe de travail commun Ministère des Transports-Entreprises de Transport Public-Représentants des syndicats des transports a été lancé en 2002. Les CFL participent activement à cette initiative.

2.1.7. Le transport de personnes

2.1.7.1. *Le trafic voyageurs international organisé en autonomie commerciale*

Généralités

L'exercice 2002 est marqué par une progression sensible du trafic général à destination de nos trois pays immédiatement limitrophes, surtout pour ce qui est de la vente des produits-phares.

Destination Belgique

Tout comme pour les exercices précédents, les résultats en trafic CFL-SNCB, surtout pour ce qui est des offres spéciales, ont évolué positivement.

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 de 13,50 € (prix avant le 15.12.02), 27.890 titres ont été vendus pendant l'exercice écoulé, ce qui représente une progression de 4,81 % en voyageurs et de 6,03% en chiffre d'affaires.

La vente du produit "ESCAPADE", destiné aux voyageurs isolés ou aux mini-groupes de 2 à 5 personnes a progressé de 10,78 % en nombre de voyageurs et de 13,39 % en chiffre d'affaires au cours de l'année 2002. Le nombre de titres vendus en 2002, s'élève à 23110 exemplaires pour le transport de 35035 voyageurs.

Destination Allemagne

Suite aux réunions menées par les CFL avec les représentants de la DB, les relations ferroviaires entre l'Allemagne et le Luxembourg ont changé comme suit à partir du changement d'horaire du 15 décembre 2002:

- augmentation de la desserte actuelle de trois à quatre trains journaliers aller/retour sur la relation entre Luxembourg - Trèves - Cologne - Münster;
- mise en service d'un train direct Luxembourg - Francfort aller/retour.

Cette nouvelle desserte est mieux adaptée aux besoins des voyageurs luxembourgeois à destination de l'Allemagne, tout en étant conscient du fait que ces trains, comme d'ailleurs tous les trains internationaux, circulent en autonomie commerciale des CFL, mise à part une indemnisation étatique pour les trains internationaux avec lesquels les CFL concourent à la desserte des relations intérieures et les relations transfrontalières régionales.

Destination France

Tout comme pour les exercices antérieurs, les ventes à destination de la France enregistrent une progression, due notamment à la distribution de produits particuliers SNCF par la gare de Luxembourg, comme par exemple <Carte – et Découverte 12-25> pour les jeunes, <Carte – et Découverte Seniors> pour les seniors, améliorant d'emblée le chiffre d'affaires global de quelque 10,00 % par rapport à l'exercice 2001.

Le produit spécial en trafic frontalier avec la France, créé afin de favoriser les déplacements ferroviaires entre Luxembourg et Metz en 1 jour, a connu un succès spontané depuis son introduction au 1er mai 2002. En huit mois, 2607 voyageurs ont profité de cette nouvelle offre pour effectuer un voyage journalier à Metz au prix modique de 14 €.

2.1.7.2. Les événements pro ferroviaires

Tout comme les années précédentes, les CFL ont organisé des trains spéciaux à l'occasion de la fin d'année scolaire 2002.

- les voyages scolaires éducatifs à Paris en collaboration avec la SNCF;
- les excursions de fin d'année scolaire au parc d'attractions "WALIBI SCHTROUMPF" à Maizières-les-Metz;
- les excursions de fin d'année scolaire à destination de Wiltz à l'occasion de la matinée "ABIRKALABIM";
- les excursions de fin d'année scolaire au Parc Merveilleux à Bettembourg;
- les excursions de fin d'année scolaire au Fond-de-Gras à Pétange en collaboration avec l'association "TRAIN 1900";
- diverses autres excursions scolaires.

Les CFL ont également été sollicités en vue d'organiser des trains spéciaux pour divers groupements, associations, instituts bancaires et hôpitaux, à savoir:

- train spécial de Luxembourg à destination de Bardonecchia sur demande de l'Ecole Européenne de et à Luxembourg;
- train spécial de Luxembourg à destination de Bascharage-Sanem à l'occasion du Wëllefchers-Rally à Sanem sur demande des "Lëtzebuerger Guiden a Scouten";
- train spécial de Luxembourg au parc d'attraction "WALIBI SCHTROUMPF" sur demande du "Clan Foulards Blancs Lëtzebuerg";
- train spécial de Luxembourg à Clervaux sur demande de la Banque Centrale du Luxembourg;

- train spécial de Luxembourg à Wilwerwiltz à l'occasion du camp national "IMMATEMPA" sur demande des "Lëtzebuurger Guiden a Scouten";
- train spécial de Clervaux à Vielsalm sur demande du "Veteran and Vintage Car Club";
- train spécial du Fond-de-Gras à Völklingen sur demande de l'association "TRAIN 1900";
- train spécial de Gouvy à Athus sur demande de la SNCB;
- le traditionnel "Luxembourg-Blankenberge-Express" sur demande du Groupement des Amis du Rail;
- randonnée "Camille Liesch" sur le réseau CFL en train spécial sur demande du Groupement des Amis du Rail;
- train spécial de Luxembourg à Spa sur demande du Groupement des Amis du Rail;
- train spécial de Luxembourg à Mulhouse à l'occasion du Marché de Noël sur demande du Groupement des Amis du Rail;
- train spécial de Luxembourg au Fond-de-Gras à Pétange sur demande de l'association "5519";
- train spécial "Musel-Nostalgie-Express" de Luxembourg à Apach sur demande de l'association "5519";
- train spécial de Luxembourg à Wasserbillig sur demande de l'association "5519".

En trafic voyageurs international, citons les voyages organisés à destination des stations suisses de sports d'hiver, les trains spéciaux à destination de Perpignan et Marseille, ainsi que les escapades en TGV à destination de Fréjus commercialisés en grande partie par la filiale CFL - EVASION.

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

2.1.8. Le transport de fret

2.1.8.1. *L'évolution du trafic*

Après une régression significative en 2001 l'évolution du trafic FRET des CFL reste légèrement négative en 2002. La mauvaise conjoncture économique et industrielle a provoqué une diminution du tonnage total de l'ordre de 3,69 %. Les tableaux ci-après reprennent les tonnes nettes ainsi que les tonnes/kilomètres de tous les trafics de fret.

2.1.8.1.1. Unité: millier de tonnes

<i>trafic total</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2002/2001</i>	<i>2002/2000</i>
Départ / Arrivée	8.919	8.716	8.214	- 5,76	- 7,90
Transit	8.164	6.956	6.988	+ 0,46	- 14,40
Sous-total	17.083	15.676	15.202	- 3,00	- 11,01
National	2.909	2.939	2.723	- 7,35	- 6,39
Total	19.992	18.611	17.925	- 3,69	- 10,34

Ce premier tableau montre une diminution de 3.69 % des tonnes nettes transportées. En comparant les tonnages transportés en 2001 et 2002 nous constatons une régression de l'ordre de 3 % pour le trafic international et de 7,35 % pour le trafic national.

2.1.8.1.2. Unité: millier de tonnes-km

<i>trafic total</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2002/2001</i>	<i>2002/2000</i>
Départ / Arrivée	274.745	274.717	261.456	- 4,83	- 4,84
Transit	297.056	251.235	253.008	+ 0,71	- 14,83
Sous-total	571.801	525.952	514.464	- 2,18	- 10,03
National	111.053	107.879	102.911	- 4,61	- 7,33
Total	682.854	633.831	617.375	- 2,60	- 9,59

Ce deuxième tableau fait ressortir une diminution de 2,6 % des tonnes/kilomètres.

2.1.8.2. *Le trafic intérieur*

La baisse de plus de 7 % du trafic national concerne surtout l'exportation de produits sidérurgiques via le port de Mertert et le trafic de sables et graviers.

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

La baisse de trafic, plus importante en Import qu'en Export se manifeste surtout dans les secteurs sidérurgique et para-sidérurgique ainsi que dans celui des produits de construction.

2.1.8.4. *Le trafic de transit*

Le trafic de transit est pratiquement stable par rapport à l'exercice 2001. Malgré une diminution de 7 % au 1er trimestre le tonnage annuel atteint une légère amélioration de l'ordre d'un demi pourcent.

2.1.8.5. *Le trafic combiné*

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

unité: millier de tonnes

<i>Trafic intermodal</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2002/2001</i>	<i>2002/2000</i>
International					
Départ	237,2	164,0	137,4	- 16,22	- 42,07
Arrivée	213,8	158,5	136,7	- 13,75	- 36,10
Transit	3.970,8	3.232,6	3.227,8	- 0,15	- 18,71
Sous-total	4.421,8	3.555,1	3.501,9	- 1,15	- 20,80
National	37,4	40,3	38,1	- 5,46	+ 1,87
Total général	4.459,2	3.595,4	3.540,0	- 1,54	- 20,61

unité: millier de tonnes-km

<i>Trafic intermodal</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>variations en %</i>	
				<i>2002/2001</i>	<i>2002/2000</i>
International					
Départ	4.397	2.820	2.566	- 0,90	- 41,64
Arrivée	3.732	3.278	2.827	- 13,76	- 24,24
Transit	141.710	115.278	115.160	- 0,10	- 18,74
Sous-total	149.839	121.376	120.553	- 0,68	- 19,55
National	1.792	1.931	1.826	- 5,44	+ 1,90
Total général	151.631	123.307	122.379	- 0,75	- 19,29

Le marasme économique après les événements du 11 septembre a perduré pendant l'année 2002 qui montre une stagnation générale du nombre d'envois dans toute l'Europe.

Après le transfert de certains trafics sur l'axe Belgique – Italie via l'Allemagne en 2001, il n'a pas été possible de récupérer ces derniers en 2002.

Quelques événements externes ont également eu des répercussions négatives sur le trafic, à savoir : accidents à Chiasso et Luino, glissements de terrain à Luino et fermeture du tunnel "Monte Olimpino 2".

2.1.8.6. *Le corridor BELIFRET*

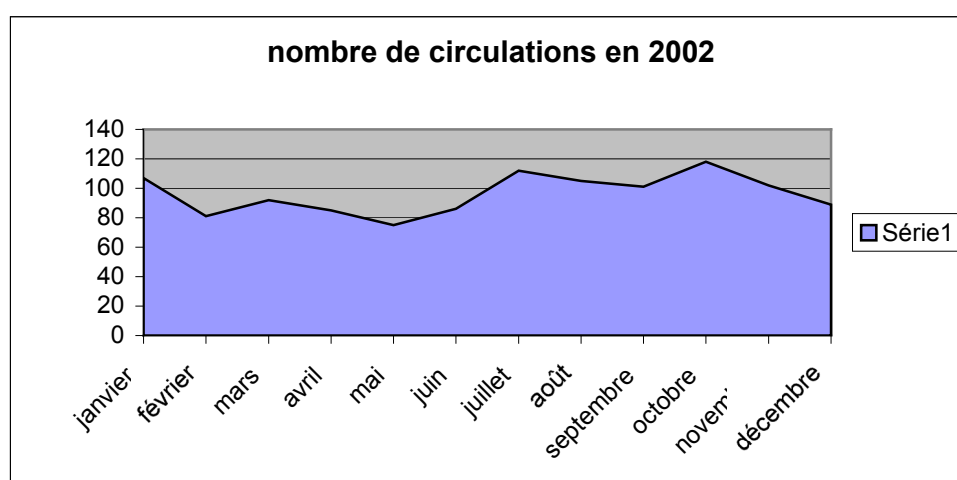
En résumé: 724 trains en 1998
 1.022 trains en 1999
 1.306 trains en 2000
 1.248 trains en 2001
 1.153 trains en 2002
 Total: 5.453 trains

Nombre de circulations de janvier 98 à décembre 2002 : exactement 5453 sillons utilisés.
+ pour l'année 2002 : 47 mises en marche d'un train facultatif.

En 2002: légère diminution par rapport à 2001.

Le train 41.501 enregistre de plus en plus de suppressions depuis 4/5 mois (56 suppressions pour l'année 2002). 4 circulations par semaine (Lu, Me, Ve et Sa) sur les réseaux SNCB, CFL, SNCF et seulement trois circulations sur le réseau italien. Continuation au-delà de Modane avec des moyens de fortune.

Problème de tonnage pour ce train au-delà de Modane: les Italiens n'acceptent que 1.150 to, alors que le tonnage prévu par contrat est de 1600 to. Conséquence: train scindé à Modane et remorqué avec élément de fortune jusqu'à Milano.



Motif de retard le plus fréquent: attente loc

Intégration du Belifret dans le RailNetEurope (avec tous ses sillons, que ce soit via Kleinbettingen ou via Athus-Meuse, avec escale/relais machine à Bettembourg et non plus à Luxembourg).

Tous les sillons du corridor Belifret figurent dans le catalogue des sillons préétablis du RailNetEurope.

Proposition d'installer un gestionnaire de corridor – élaboration d'un accord-cadre en conformité avec RNE, non encore signé. Ce gestionnaire n'aura plus la mission d'attribuer les sillons Belifret, qui à l'avenir seront attribués au cas par cas par le OSS (one stop shop) national contacté par une entreprise ferroviaire ou un regroupement international intéressé.

2.1.9. Les ressources humaines

2.1.9.1. *Personnel actif*

Le tableau ci-après regroupe les embauchages respectivement les reprises, par exemple après un congé sans traitement, réalisés au cours de l'exercice 2002 pour la société mère des CFL:

Cadre hors statut:	3	agents
Employés privés à contrats individuels:	2	agents
Carrière inférieure:	50	agents
Carrière artisanale:	70	agents
Carrière moyenne:	10	agents
Carrière supérieure:	44	agents
Total:	<u>180</u>	agents

Comme le nombre de départs enregistrés pendant la même période ne s'est élevé qu'à 158, l'effectif sur place a connu une augmentation de 22 agents. Déduction faite du personnel en stage de formation n'intervenant pas encore dans l'exploitation proprement dite, l'effectif moyen annuel disponible s'est élevé à quelque 3000 personnes, tandis que l'effectif total sur place au 31 décembre 2002 s'est élevé à 3170 agents.

Ci-après le tableau récapitulatif du personnel du groupe CFL sur place en date du 31 décembre 2002:

	<i>hors statut</i>	<i>cadre permanent</i>	<i>personnel auxiliaire</i>	<i>autres</i>	<i>TOTAL</i>	<i>personnel en stage de formation</i>	<i>TOTAL disponible</i>
Société mère	41	3.100	25	4	3.170	129	3.041
ELC		36		8	44		44
CFL-Evasion		4		8	12		12
CFL-Immo	1	6			7		7
C.L.B. S.A				33	33		33
ACTS S.A.				7	7		7
Totaux	42	3.146	25	60	3.273	129	3.144

2.1.9.2. *Personnel retraité*

A la date du 31 décembre 2002, le nombre de personnes retraitées s'élevait à 3.908.

2.1.10. Les moyens d'exploitation

2.1.10.1. *Les installations fixes et les équipements*

2.1.10.1.1. Le réseau ferré

Le réseau ferré luxembourgeois, dont les CFL ont en charge 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 1.014 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.

2.1.10.1.2. Les investissements en matière de sécurité ferroviaire

Contrôle de la vitesse des trains

90,8 % des signaux fixes principaux ont été équipés et mis en service (situation au 31 décembre 2002) dans le cadre de la réalisation du dispositif d'arrêt automatique des trains "MEMOR II+".

Les signaux fixes des postes de signalisation de la Ligne du Nord et du poste de signalisation informatisé de Luxembourg (y compris le poste décentralisé de Dippach-Reckange) ont été équipés du codeur combiné ETCS/crocodile.

Le cahier des charges relatif à la réalisation des travaux d'infrastructure du système ETCS sur le réseau des CFL a été élaboré et une commande afférente a été adjugée. Les travaux pour la réalisation de la première phase (ligne d'essai Cruchten – Ettelbruck - Bürden, Ettelbruck - Bissen et Ettelbruck - Diekirch) ont débuté au mois d'août.

Passages à Niveau

Dans le cadre du projet de renouvellement systématique des passages à niveau sur le réseau CFL, 13 passages à niveau ont été équipés de nouvelles installations de signalisation automatiques lumineuses et sonores, complétées de demi-barrières à technologie informatisée.

Le passage à niveau PN 20 de la Ligne du Nord à Bofferdange a été équipé comme décrit ci-dessus. Celui-ci était l'unique passage à niveau à équipement automatique avec barrières desservies par l'utilisateur et exploité en régime fermé.

Sur demande de l'administration communale de Steinsel, le PN 18 à Heisdorf a été complété lors de sa modernisation de feux routiers avancés, commandés et surveillés par la logique de l'installation de PN, en vue d'augmenter la sécurité du trafic routier.

Le PN 27 à Rodange a été complété d'un signal routier supplémentaire; en plus, du côté des CFL, les travaux nécessaires pour réaliser une mise en dépendance des feux routiers communaux avec les annonces du PN ont été achevés.

Dans le cadre des travaux de renouvellement voie de la tête Belval-Usines en gare d'Esch/Alzette, la commande du PN 93 de la ligne Esch/Alzette – Audun-le-Tiche a été adaptée afin d'optimiser les temps de fermeture des demi-barrières.

Renouvellement et modernisation aux installations de voie

Gare de Wasserbillig

Les travaux de modernisation comprenant le renouvellement de voie courante et d'appareils de voie entamés en 2001, ont été poursuivis en 2002. Neuf appareils de voie de profil de rail UIC60 et 2.600 m de voie courante ont été renouvelés.

Gare d'Esch-sur-Alzette

Les travaux de modernisation entamés en 1999 ont été poursuivis. Sept appareils de voie de profil de rail S54 et UIC60 avec les voies encadrantes ont été renouvelés en 2002 à la tête Belval-Usines.

Gare de Mamer

Le renouvellement de 4 appareils de voie de profil UIC60 avec voies encadrantes a été réalisé en voie principale à la tête côté Kleinbettingen.

Gare de Bertrange

Le renouvellement de 3 appareils de voie de profil de rail UIC60 en voie principale et de 2 appareils de voie de profil de rail S54 en voie de service a été réalisé à la tête côté Luxembourg.

Gare de Diekirch

Les travaux de modernisation en Gare de Diekirch comprenant le renouvellement de 4 appareils de voie de profil de rail S54 et de ± 650 m de voie courante ont été effectués en 2002.

Gare de Pétange

Les travaux de renouvellement partiel des voies du Triage de Pétange et de la voie vers l'embranchement Eucosider ont été poursuivis en 2002.

Ligne de Bettembourg à Esch-sur-Alzette

Renouvellement de voie complet en rails de profil UIC60 avec suppression des traverses en béton sur différents tronçons d'une longueur cumulée de ± 4.500 m.

Ligne de Luxembourg à Kleinbettingen

Les travaux de renouvellement de voie complet du tronçon de ligne entre Bertrange et Mamer sur ± 3.000 . La voie gauche et la voie droite ont été renouvelées en profil de rail UIC60 par train de pose et de dégarnissage mécaniques entre les P.K. 7,0 - 8,5 (VG) et les P.K. 7,1 - 8,6 (VD).

Ligne de Luxembourg à Troisvierges

Des travaux de renouvellement de voie complet sur différents tronçons de ligne ont été effectués en 2002 par train de pose et de dégarnissage mécaniques:

- la voie unique entre Troisvierges et la frontière belgo/luxembourgeoise (P.K. 86,650 - P.K. 93,434) a été renouvelée en profil de rail UIC54 sur une longueur de ± 6.800 m;
- la voie droite entre Lorentzweiler et Mersch (P.K. 27,018 - P.K. 27,848 et P.K. 28,800 - 30,611) a été renouvelée en profils de rail UIC54, resp. UIC60 sur une longueur de ± 2.650 .

Renouvellement ponctuel d'appareils de voie

Dans le cadre des opérations d'entretien, 2 appareils de voie ont été renouvelés en gare de Differdange.

Adaptation et modernisation aux installations de signalisation

Poste de signalisation informatisé de Wasserbillig

La mise en service du nouveau poste de signalisation informatisé de Wasserbillig, commandant toutes les installations de sécurité de Wasserbillig, Manternach et de l'embranchement Klinker, a eu lieu au cours du mois de juin.

De ce fait, les installations de block de section automatique aux gares voisines Wecker et Karthaus (réseau DB) ont également pu être mises en service. En outre, avec la mise en service du block de section automatique avec Karthaus, la circulation banalisée a été introduite entre les réseaux CFL et DB.

Une installation du suivi automatique de la marche des trains entre Karthaus, Igel et Wasserbillig a été aménagée, permettant ainsi le suivi continu des trains de Karthaus vers le réseau CFL et créant en même temps la base pour l'équipement du futur poste de contrôle centralisé (PCC).

Gare d'Esch-sur-Alzette

Dans le cadre de la modernisation de la gare d'Esch/Alzette les travaux d'aménagement d'un bâtiment modulaire abritant les équipements techniques et le personnel de desserte ont débuté au mois de novembre.

Le montage des installations de télécommunication a été entamé.

Gare de Luxembourg

Le poste de signalisation de Dommeldange a été intégré dans le poste de signalisation informatisé (PSI) de Luxembourg afin d'obtenir un mode de desserte uniforme pour les opérateurs.

Adaptation et modernisation des installations de traction électrique

Renforcement de l'alimentation électrique

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

- réalisation des plates-formes pour les futurs postes à autotransformateurs de Schrassig, Hagelsdorf et Mertert;
- installation du système à 2 x 25 kV entre Bettembourg et Dommeldange;
- début des travaux d'installation du système à 2 x 25 kV sur la ligne Berchem - Alzingen - Oetrange;
- début des travaux d'installation du système à 2 x 25 kV et adaptation du découpage électrique en gare de Luxembourg.

Gare d'Esch-sur-Alzette

Adaptation des lignes de contact à 25 kV suite au renouvellement des appareils de voie de la tête "côté Belval" et réalisation d'un nouveau découpage électrique.

Gare de Wasserbillig

Les travaux d'adaptation et de modernisation des installations de traction électrique, entamés en 2001, ont été poursuivis.

Les fils de contact et les câbles porteurs ont été remplacés.

Ligne de Luxembourg à Troisvierges frontière

Création de 2 équipements tendeurs supplémentaires dans la caténaire entre les P.K. 17,800 et 19,100.

Adaptation des lignes de contact suite au renouvellement de la voie entre Troisvierges et Bellain.

Maintenance préventive des installations caténaire entre Troisvierges et Bellain.

Gare de Dommeldange

Les installations de traction électrique ont été adaptées dans le cadre de la construction d'un nouveau souterrain.

Triage de Bettembourg

Electrification partielle des voies 225 - 228 du faisceau de formation et de débranchement

Ligne des Pétange à Athus, de Pétange à Aubange et de Pétange à Mont St.Martin

- Electrification de la voie Rodange – Rodange frt. en direction d'Aubange
- Réalisation de 2 sections de séparation à la frontière belge
- Adaptation des installations caténaires comme suite au renouvellement de la voie de Rodange à Mont – St. Martin.

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg

Adaptation des installations de traction électrique dans le cadre de la reconstruction du passage inférieur situé au P.K. 9,941 à Berchem.

Adaptation et modernisation des installations de télécommunication

Gare de Wasserbillig

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 Wasserbillig.

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

Gare de Mersch

Dans le cadre du projet "Gare pilote" à Mersch, un système d'information aux voyageurs a été mis en service au mois de janvier. 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.

Réseau CFL

Dans le cadre du renouvellement et de la modernisation de l'ensemble des autocommutateurs téléphoniques du réseau CFL, les travaux de montage sur les différents sites Luxembourg, Bettembourg, Esch/Alzette, Pétange, Wasserbillig, Ettelbruck, Wilwerwiltz et Troisvierges ont été réalisés en majeure partie pour permettre une mise en service au mois de janvier 2003.

Lignes diverses

- **Fibres optiques:**
Sur la ligne Luxembourg – Kleinbettingen les travaux de terrassement ont débuté pour préparer le tracé des caniveaux à la pose du câble à fibres optiques. Dans le cadre du projet de renouvellement des autocommutateurs un câble à fibres optiques a été posé entre Esch/Alzette et Belval/Usines et entre le bâtiment de la Direction Générale et le Poste Directeur Luxembourg.
- **Réseaux locaux:**
Le site Bettembourg a été complètement achevé.

En outre ont été réalisés les réseaux des sites Ettelbruck, Esch/Alzette, Belval/Usines, Kleinbettingen, Wasserbillig et Pétange.
- **Réseau radio numérique intégré ERTMS / GSM-R:**
Une étude relative au remplacement des différents systèmes analogiques de radiocommunication utilisés sur le réseau CFL, à savoir la radio sol-train, la radio pour les services de manoeuvre et la radio pour les services de maintenance, par la radio numérique intégrée ERTMS/GSM-R unifiée au niveau européen a été réalisée en vue de permettre aux CFL de dimensionner l'infrastructure GSM-R et de définir les méthodes et les coûts relatifs à l'exploitation et la maintenance du système.

Renouvellements et entretiens aux bâtiments et ouvrages

Ligne de Kautenbach à Wiltz

- Les travaux de consolidation du mur de soutènement situé entre les PK 0,600 et 1,050 avec déplacement du cours d'eau de la " Wiltz " ont été achevés.

- Dans le cadre des travaux de la première phase de modernisation de la ligne, les trois premiers ponts rivière avec remplacement de leurs tabliers ainsi que l'élargissement des pistes et le réglage des talus ont été achevés.

Les études pour les travaux de la deuxième phase de modernisation de la ligne ont été entamées.

- Les travaux de réaménagement complet de l'ancienne halle à marchandises en gare de Wiltz pour les besoins de la Douane ont débuté et leur achèvement est prévu vers la mi 2003.

Ligne de Luxembourg à Wasserbillig

- Les études pour la reconstruction du PI au PK 5,474 à Scheidhof ont été réalisées.
- Les études pour l'aménagement d'un parking en gare de Roodt ont été finalisées.
- Les plates-formes pour les installations caténaires ont été réalisées à Oetrange, Hagelsdorf et Mertert.
- Les travaux de la suppression du passage à niveau 70 à Biwer au PK 27,148 sous le pilotage de l'administration des Ponts et Chaussées ont été poursuivis.
- Les travaux de génie civil pour la restauration du souterrain en gare de Wecker ont été achevés.
- Les travaux de confortement des tranchées rocheuses sur la ligne Luxembourg-Wasserbillig ont été poursuivis.
- Modernisation et renouvellement des installations fixes en gare de Wasserbillig. Les travaux de finissage de génie civil ont été terminés.
- Les travaux de transformation des locaux dans la halle à marchandises de la gare de Wasserbillig pour les besoins des brigades ST et VT ont été réalisés. Une étude pour le remplacement du chauffage dans le BV de la gare de Wasserbillig a été entamée.
- Les études pour la stabilisation du mur de soutènement situé rue des Bâteliers à Wasserbillig ont été poursuivies.

Ligne du Nord

- Le souterrain à voyageurs de la gare de Dommeldange a été renouvelé et prolongé jusqu'à la rue Nennig avec construction de nouvelles rampes d'accès et d'escaliers; sa mise en service est prévue début 2003.
- Des locaux du bâtiment-voyageurs ont été complètement réaménagés en vue de l'installation du nouveau poste de signalisation.

- L'administration des Ponts et Chaussées réalise en collaboration avec les CFL la construction d'un tunnel au-dessus des voies à Lorentzweiler dans le cadre de la construction de l'autoroute du Nord.
- Les études pour la sécurisation du tunnel de Cruchten ont été entamées.
- Les toitures des bâtiments voyageurs de Dommeldange et Ettelbruck ont été remises en état.
- Dans la remise à lochs en gare d'Ettelbruck la toiture et la voie 017 ont été renouvelées.
- Les travaux de renouvellement de l'installation de préchauffage des voitures en gare de Troisvierges ont été adjugés et la mise en service se fera au printemps 2003.
- Réaménagement de l'ancienne halle à marchandises en gare de Troisvierges pour les besoins de l'équipe d'entretien des voies : le renouvellement des portes et fenêtres ainsi que de la toiture a été achevé.
- Les travaux de stabilisation de tranchées rocheuses ont été poursuivis.

Gare de Luxembourg

- Les études pour la remise en état du viaduc Pulvermuehle ont été achevées et le début du chantier est prévu en janvier 2003.
- Les études pour la construction d'un nouveau centre de remisage et de maintenance ont été poursuivies. Des travaux de forage et des analyses en vue de la dépollution du site ont été réalisées.

Ligne de Zoufftgen à Luxembourg

- Les travaux de génie civil pour l'aménagement d'une 3e voie dans le triangle de Fentange ont été mis en soumission.
- Au Pk 9.952 la reconstruction du passage inférieur avec adaptation de la voirie en partenariat avec l'administration des Ponts et Chaussées a été commencée.
- Le chantier de remplacement du tablier du PR au PK 1,706 de la ligne de Berchem à Oetrange a été commencé.

Gare de Bettembourg

- Nouvelle installation d'alarme-incendie pour le centre opérationnel et le poste directeur.
- Dans le centre opérationnel le chantier de réaménagement de la canalisation a été achevé et le renouvellement de la toiture a été entamé.
- Les aires de circulation et de stockage dans le terminal pour conteneurs ont été pourvues d'un revêtement en enrobé.
- Dans le Magasin la conduite d'eau a été renouvelée et une plate-forme pour une station de test et d'écologie a été construite.
- Les études pour la stabilisation du mur de soutènement gauche de l'ancien tunnel de Zoufftgen ont été terminées.

Gare d'Esch-sur-Alzette

- Les travaux de génie civil pour la construction d'un nouveau poste de signalisation ont été réalisés.
- Les études pour le remplacement de l'ascenseur desservant les bureaux et les logements ont été entamées.
- Les fenêtres dans le poste directeur Belval/Usines ont été remplacées.

Gares diverses

Des installations de chauffage ont été renouvelées dans

- l'ancienne Halle à Marchandises à Wasserbillig;
- le local des équipes voie à Kautenbach;
- les bâtiments-voyageurs de Kautenbach, Tétange et Rodange.

Gare de Capellen: rénovation complète de la façade.

Gares de Sandweiler-Contern et Pétange: rénovation complète des logements.

Gares de Bettembourg et de Mamer: études pour le réaménagement intérieur du bâtiment voyageurs.

Les études pour la construction du nouvel arrêt au lycée Josy Barthel à Mamer ont été réalisées.

L'avant-projet pour l'aménagement d'un nouvel arrêt à Volmerange a été étudié.

Le projet d'aménagement d'une nouvelle gare routière à Esch/Alzette a été suivi avec les bureaux d'études.

Autres travaux aux infrastructures

Réseau ferroviaire

Réfection des passages à niveaux, pose de plaques en caoutchouc.

Démolitions de bâtiments désaffectés

Travaux de dépollution de terres contaminées.

Confection de drains sur divers tronçons de lignes.

Etudes pour l'assainissement de réservoirs à mazout souterrains.

Gares diverses

Remplacement d'installations d'éclairage à Kleinbettingen, Bertrange/Strassen et Wasserbillig.

Renouvellement des toitures du poste directeur Bertrange/Strassen, du bâtiment administratif Millewé à Luxembourg et du bâtiment-voyageurs de Pétange.

Aménagement, respectivement extension des parkings P&R à Steinfort, Capellen, Mamer, Pétange et Bascharage/Sanem.

Finissage des travaux d'aménagement d'une nouvelle gare routière à Pétange et réaménagement du parking et de la gare routière à Rodange.

Construction de nouveaux abris pour voyageurs et vélos dans les gares de Betzdorf, Bertrange/Strassen, Mamer et Kleinbettingen.

Elaboration des avant-projets sommaires pour la mise à double voie de la ligne de Pétange - Luxembourg.

Gare d'Oetrange. Reconstruction par les Ponts et Chaussées du passage supérieur situé au PK 11,634.

Ligne Bissen - Ettelbruck. Construction par l'Administration Communale de Bissen d'un souterrain pour piétons au PK44,235.

Des études sont menées en vue de la suppression du PN 103a à Dudelange.

2.1.10.1.3. Le matériel roulant

Le matériel de traction

Au cours de l'année 2002 divers dossiers ont été préparés en vue de l'acquisition de matériel de traction destiné principalement au service public. Il s'agit de l'acquisition:

- de 20 locomotives électriques multitension destinées à la traction des voitures à 2 niveaux;
- de 24 locomotives Diesel de manoeuvre destinées au remplacement des 27 anciennes locomotives en service depuis 1954 respectivement 1958.

Les moyens de traction dont disposent les CFL ont été au 31.12.2002:

- 19 locomotives électriques de ligne bitension,
- 11 locomotives électriques monocourant,
- 18 locomotives Diesel-électriques,
- 27 locomotives Diesel-électriques de manœuvre,
- 11 locotracteurs.

Le matériel roulant voyageurs

Le parc de matériel pour le transport de voyageurs comprenait au 31.12.2002:

- 29 automotrices électriques monophasées 25kV/50Hz,
- 2 automotrices électriques à courant continu 3 kV,
- 2 autorails Diesel doubles,
- 6 autorails Diesel monocaisse,
- 16 voitures "CORAIL" climatisées qui font partie d'un parc commun SNCF-CFL destiné au trafic international,
- 57 voitures à couloir central pour service intérieur omnibus,
- 1 voiture "Rendez-Vous" à équipement spécial, destinée à fournir un service de restauration lors d'événements spéciaux,
- 2 voitures "Vélos" aménagées pour le transport des bicyclettes.

Les initiatives prises par le Ministère des Transports avec le concours des CFL ont permis de définir les besoins de matériel roulant répondant aux orientations de la stratégie "mobilité.lu" et à l'ambition d'atteindre progressivement d'ici l'an 2020 un modal split de 25:75 pour les transports publics.

Aussi les CFL ont-ils au cours des derniers mois entamé les démarches utiles pour remplacer le matériel vétuste et pour mettre en place un parc de moyens de transport nouveau comportant une capacité de 22.636 places et représentant un coût d'investissement de 386 millions d'euros, sans compter le prix d'acquisition des locomotives destinées à tracter le matériel remorqué. Le tableau ci-après en fournit le détail:

<i>type</i>	<i>nombre</i>	<i>places assises</i>	<i>places debout</i>	<i>places totales</i>	<i>investissement</i>
TER 2Nng (livraison de 2004 à 2006)	12	4.080	540	4.620	100 Mio €
Voitures RIC	15	1.096	/	1.096	15 Mio €
Voitures 2 Niveaux (présentation au CA du 27.01.2003 - livraison 2005)	85	11.000	/	11.000	125 Mio €
Train-Tram (évaluation des offres - livraison 2005-2009)	40	4.320	1.600	5.920	146 Mio €
Total places		20.496	2.140	22.636	386 Mio €

En ce qui concerne l'état des commandes, le dossier se présente de la façon suivante:

Automotrices électriques TER 2Nng

Suite à de difficiles tergiversations avec les services de la Commission Européenne sur le respect par la commande commune SNCF/CFL des règles de la concurrence du droit communautaire, les CFL et la SNCF ont signé le 13 novembre 2000 un marché qui mandate la SNCF à agir pour le compte des CFL en matière d'acquisition de 12 éléments automoteurs électriques tri-caisses à 2 niveaux du type TER 2Nng. La livraison de ces automotrices est prévue de 2004 à 2006.

Matériel remorqué

Pour entamer la procédure d'acquisition de matériel remorqué, les CFL ont fait paraître le 19 décembre 2001 au Supplément du Journal Officiel des Communautés Européennes un avis en vue de sélectionner les candidats pour la fourniture de 15 voitures RIC et de 85 voitures à 2 niveaux. Une demande d'offre séparée a été lancée le 19 avril 2002 aux candidats retenus pour les voitures RIC et les voitures à 2 niveaux.

Voitures RIC

Pour les Voitures RIC aucun des 6 constructeurs contactés n'a remis une offre. Comme motif ils ont évoqué que ce type de matériel n'est actuellement pas en construction et qu'une commande à laquelle la petite série des CFL aurait pu être rattachée n'est pas en vue.

Entre-temps la DB AG a publié le 27 septembre 2002 au JOCE une demande de candidature pour l'acquisition de 1.000 voitures de ce type, dont la livraison est souhaitée entre 2006 et 2011. Comme les CFL n'ont reçu aucune offre pour les 15 voitures RIC, il devrait être possible de rattacher, le moment venu, les 15 voitures CFL à la série de la DB AG.

Voitures à 2 niveaux

Pour les voitures à 2 niveaux 4 constructeurs avaient manifesté leur intérêt, toutefois un seul, en l'occurrence Bombardier Transportation, a remis une offre. L'acquisition de ce matériel a été décidée par le Conseil d'Administration des CFL le 27 janvier 2003.

Véhicules hybrides du type train-tram

Suite à ma demande du 5 octobre 2001, la Direction Générale des CFL a entamé la procédure d'acquisition de véhicules hybrides train-tram capables de circuler sous 25 kV, 50 Hz altern. et sous 750 V continu. Il est prévu d'acquérir dans une première phase un contingent de 15 véhicules assorti d'une option pour un lot supplémentaire de 25 trains-trams.

En attendant la mise en service du projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel, il est envisagé de faire circuler ce matériel hybride sur une ou plusieurs lignes classiques à déterminer en fonction de l'adéquation de la capacité des rames et du potentiel de trafic rencontré sur les relations sélectionnées.

Les négociations en cours avec les constructeurs devraient prochainement aboutir de sorte qu'il semble réaliste de prévoir les premières fournitures de trains-trams à partir de 2005.

Matériel de traction

L'acquisition de 20 locomotives multitension d'une puissance de 4-5 MW est prévue pour environ 70 millions d'euros: L'évaluation des offres est en cours. La livraison est envisagée en 2004 - 2005.

Matériel de manœuvre

24 locomotives Diesel d'une puissance de 1.000-1.500 kW sont prévues pour un coût de 60 millions d'euros. L'élaboration du cahier des charges est en cours. La livraison est envisagée en 2006 - 2007.

2.1.10.1.4. Le matériel remorqué fret

Acquisitions:

520 wagons plats à bogies aptes à une masse sur rail de 25t/essieux ont été commandés auprès de Tatravagonka en Slovaquie. De cette commande 29 wagons ont été livrés fin 2002.

Locations:

Pour satisfaire à la demande croissante de wagons, les CFL ont renforcé leur parc commercial par la location supplémentaire de 275 wagons.

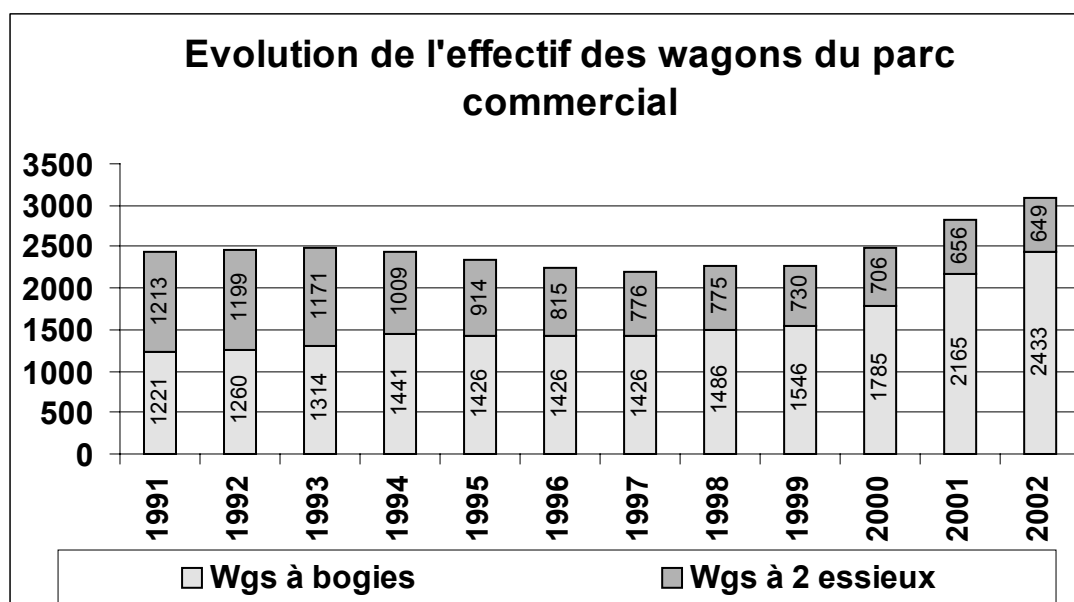
Transformations:

30 wagons à bogies à toit ouvrant et déchargement automatique ont été équipés d'une conduite principale pour alimenter indépendamment du frein automatique le système d'ouverture/fermeture pneumatique de la toiture et des trappes.

Retraits:

- 20 wagons à bogies ont été retirés du parc suite à la résiliation du contrat de location,
- 4 wagons à 2 essieux et 10 wagons à bogies ont été retirés du service suite à une avarie grave ou à un mauvais état général,
- 16 wagons de service ont été retirés du service suite à une avarie grave ou à un mauvais état général.

Evolution de l'effectif des wagons du parc commercial:



En fin d'exercice 2002, le parc du matériel remorqué fret comptait un total de 3082 wagons, dont 547 wagons loués. Le parc commercial a évolué de la façon suivante:

- 418 wagons tombereaux, dont 183 à déchargement automatique,
- 19 wagons couverts de type ordinaire,
- 30 wagons couverts de type spécial,
- 403 wagons plats à 2 essieux,
- 1803 wagons plats à bogies dont 415 de grande longueur utile (24 et 25 m) et 138 à couverture mobile,
- 38 wagons à bogies pour le transport de conteneurs (jusqu'à 40'),
- 245 wagons à bogies de type spécial à berceaux et à couverture mobile dont 50 à capots télescopiques pour le transport de coils,
- 126 wagons à toit ouvrant, dont 53 à 2 essieux et 73 à bogies. 85 wagons sont munis d'un système de déchargement automatique.

Quelque 99 % de ces wagons, soit 3040 unités, sont aptes au trafic international. Le pool EUROP, communauté constituée entre 9 réseaux européens en vue de l'exploitation en commun de différents types de wagons déterminés, a été dissout à la date du 01.11.2002. Les wagons sont intégrés dans le parc RIV.

En 2002 la capacité de transport du parc de wagons CFL a augmenté de 146.011 tonnes à 158.414 tonnes. La capacité moyenne par wagon a atteint 52,82 tonnes en fin d'exercice. L'âge moyen des wagons commerciaux est de 18,73 ans.

Le parc de wagons de service s'élève à 114 unités.

Par ailleurs, la filiale ACTS a immatriculé auprès des CFL 60 wagons plats à bogies et a loué 41 wagons auprès de la société WASCOSA.

2.1.10.2. L'informatique

2.1.10.2.1. Réalisations softwares

Pour les filiales

- Le software de gestion de l'agence de voyage Evasion a été revu et stabilisé.
- Les lettres de voitures gérées par la filiale ELC sont archivées optiquement depuis le début de l'année 2002.
- Plusieurs clients du fret utilisent quotidiennement l'extranet qui leur permet de saisir les lettres de voitures; cette facilité sera étendue à d'autres clients dans un proche avenir .

Pour la maison-mère

- Le centre de psychologie des CFL a été équipé d'outils informatisés de passation de tests d'aide à l'embauchage.
- Le Service Informatique a participé à l'étude préalable à la mise en place du billet national électronique (e-go) .
- L'étude et la réalisation de la première phase du logiciel de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ont été menées à bien.
- Le Service "activité voyageurs" a été doté de softwares de suivi des réclamations et des infractions tarifaires des clients du rail.

2.1.10.2.2. Infrastructure informatique

D'importants équipements du centre de calcul ont été renouvelés , dont notamment les serveurs d'applications sous Unix Solaris, le mainframe, le robot équipé de dérouleurs Magstars, le Storage Area Network, ... Ces modifications hardwares ont exigé l'adaptation des logiciels tels SAP, HR-Access, applications Oracle, ...

La mise à disposition de fibres optiques sur les sites de Pétange et Bettembourg a permis l'installation et la mise en service de réseaux métropolitains (MAN) permettant d'améliorer singulièrement la fiabilité et le débit du réseau informatique de ces sites .

2.2. Les transports publics

2.2.1. Les transports publics par rail

2.2.1.1. Les transports nationaux

Etant donné que tous les établissements de l'enseignement post-primaire implantés sur le territoire de la Ville de Luxembourg chôment le samedi, certains trains du trafic de pointe ont été supprimés le samedi avec le changement d'horaire du mois de juin 2002. Cette mesure a permis de mieux adapter plusieurs roulements de trains aux besoins spécifiques de la clientèle.

En ce qui concerne le trafic "loisirs", citons le renforcement par un fourgon à vélos de certains trains IR circulant les dimanches entre Luxembourg et Troisvierges et vice versa en période estivale.

Par ailleurs, tout comme les années précédentes les CFL ont assuré le transport à l'occasion de diverses manifestations traditionnelles, folkloriques ou culturelles dans le cadre du service public, comme:

- la Cavalcade à Diekirch;
- l'Octave 2002;
- la Fête du Genêt;
- la Procession dansante à Echternach;
- le Gréngen Zuch à destination de Dieuze organisé par NATURA;
- la Fête Nationale;
- le Festival du Théâtre en Plein Air et de la Musique à Wiltz;
- le Cinquantenaire du traité de la CECA;
- la Porte ouverte au Centre Militaire à Diekirch;
- le Concert "SCORPIONS" - Tour de France;
- le "Rock am See" à Weiswampach;
- la Journée européenne "En ville sans ma voiture";
- le Klang- an Jugendzuch à destination de Goebelsmuehle.

Les recettes en tarification zonale

Les recettes provenant de la vente des titres de transport de la tarification zonale pendant l'exercice 2002 ont augmenté de 6,13 % par rapport aux recettes 2001.

Le nombre de titres de transport vendus affiche une progression de 2,25% par rapport au nombre vendu en 2001.

Parmi les différentes catégories de titres de transport, il y a lieu de relever qu'en 2002 la vente

- des billets "réseau"
- des carnets de billets "courte distance" et "réseau"
- des abonnements toutes catégories

est sensiblement plus élevée que la vente de l'exercice 2001.

La vente des abonnements annuels pour jeunes gens (JUMBO) de l'exercice 2002 a augmenté de 7,1 % par rapport à l'exercice 2001.

La qualité de service

Au niveau de la qualité de service, d'importants efforts ont été déployés par les services opérationnels aux fins de traduire dans la réalité des faits les objectifs fixés dans le cadre de la Démarche Qualité des CFL. Dans ce contexte, une des priorités a été la formation continue, ainsi que la sensibilisation à la Démarche Qualité des agents des guichets et du personnel d'accompagnement des trains.

Toujours dans le cadre de la qualité de service, la sûreté constitue un élément primordial pour fidéliser la clientèle. Partant, tout comme les années passées, dans certains trains dits « sensibles » la présence de l'agent d'accompagnement du train a été renforcée par deux agents d'une firme de sécurité privée. Ces agents ont également à intervalles réguliers marqué une présence dans différentes gares de notre réseau.

2.2.1.2. Les transports régionaux transfrontaliers

- Destination Allemagne :

A l'instar des années précédentes, la vente de l'offre spéciale en trafic frontalier avec l'Allemagne dénommée "Tagesrückfahrkarte" valable entre le Grand-Duché et la ville de Trèves, a fortement progressé. 57315 titres ont été vendus pendant l'exercice 2002, ce qui représente une progression de 8,30 % par rapport à l'exercice précédent.

- Destination Saar-Lor-Lux :

Même si une légère régression des ventes du 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, peut être constatée suite à l'introduction de l'offre spéciale à destination de Metz, quelque 2200 voyageurs ont profité de l'offre en question lors d'un déplacement dans les régions susmentionnées.

- Les navetteurs professionnels :

Afin d'améliorer dans la mesure du possible l'offre de service pour les clients résidant dans les régions transfrontalières, les CFL, en collaboration, ont procédé durant l'exercice 2002 aux modifications suivantes avec le concours respectivement des SNCF et de la DB:

Le train TER 837681 au départ de Luxembourg à destination de Hayange marque un arrêt à Hettange-Grande. Dans le même contexte, les trains TER 837631 sens CFL – SNCF et TER 837570 et 837574 sens SNCF - CFL marquent un arrêt exceptionnel au Parc WALIBI SCHTROUMPF durant la saison d'ouverture du parc.

En trafic régional Luxembourg – Trèves – Luxembourg certains trains RE marquent des arrêts intermédiaires sur notre réseau.

- Les recettes

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

- les abonnements *FlexWay*, destinés à la clientèle lorraine et vendus à 49640 - exemplaires en 2002, ce qui représente un accroissement de 6,04 % par rapport à l'exercice antérieur;
- les cartes-train SNCB-CFL dont notamment Arlon-Luxembourg et Gouvy-Luxembourg, destinées aux navetteurs fer belges, vendus à 13384 exemplaires par an, représentant une progression de 5,76 % par rapport à l'exercice antérieur;
- la vente des abonnements *OekoCard* par les CFL, destinés aux frontaliers de la région de Trèves, a engendré une progression de 7,32 % du nombre de voyageurs par rapport à l'exercice précédent.

Pour ce qui est du "trafic au départ" le chiffre d'affaires a évolué positivement durant le quatrième trimestre de l'exercice 2002 et enregistre une progression de 4,45% par rapport à 2001.

Au courant du quatrième trimestre, la commercialisation des produits-phare au départ des CFL tels ESCAPADE et PASS PARTOUT vers la Belgique et la "Tagesrückfahrkarte Trier" vers l'Allemagne affiche une progression sensible.

En ce qui concerne la vente des produits spéciaux SNCF tels que <Carte - et Découverte 12-25> pour les jeunes, <Carte – et Découverte Seniors pour les seniors> à destination de la France, une progression des ventes peut être constatée depuis la rentrée.

2.2.2. Les transports publics par route

Grâce aux travaux de réorganisation continuels des dernières années, le réseau du Régime Général des Transports Routiers se présente aujourd'hui dans une forme conceptuelle de plus en plus complète.

Les 90.000 passagers qui utilisent chaque jour ouvrable les 206 lignes régionales du RGTR sont la preuve de ce qu'une bonne offre de transport public est capable de réaliser.

Loin d'être à la limite de sa capacité, le réseau des transports routiers régionaux souffre néanmoins de la concentration toujours plus prononcée des déplacements aux heures de pointe d'où résulte une congestion du réseau routier qui s'avère principalement responsable du ralentissement et de l'irrégularité des lignes publiques d'autobus.

Les temps de parcours et d'attente aux arrêts des voyageurs sont augmentés et les coûts d'exploitation des opérateurs accrus.

Depuis 2002, le Ministère des Transports participe activement à un groupe de travail qui recherche à optimiser l'usage des infrastructures existantes en termes de capacité de transport de personnes (et non de véhicules). Dans la cadre de ces travaux, le groupe propose l'aménagement de couloirs d'autobus sur les axes importants de circulation des lignes publiques ; un relevé de propositions concrètes est en train d'être finalisé.

2.2.2.1. *Les mesures d'amélioration des lignes publiques*

Au niveau de l'offre des transports publics nationaux, les améliorations suivantes les plus importantes ont été réalisées en 2002 :

Toutes les localités du Lac de la Haute-Sûre ont été reliées aux centres de Wiltz, de Rambrouch, de Rédange et d'Ettelbruck par des lignes d'autobus, fonctionnant d'après un horaire cadencé de toutes les heures. En détail, il s'agit des lignes :

- 530 Ettelbruck-Rambrouch-Perlé
- 620 Rambrouch-Bavigne-Wiltz
- 622 Rambrouch-Harlange-Tarchamps-Wiltz

Certaines Communes au Nord du Grand-Duché ont bénéficié d'une nouvelle offre toutes les heures au départ et à destination d'Ettelbruck. Les 3 lignes suivantes ont été réorganisées fin 2002 :

- 545 Ettelbruck-Bourscheid-Heiderscheid
- 550 Ettelbruck-Schlindermanderscheid
- 552 Ettelbruck-Erpeldange-Consthum

Toujours, dans le Nord du Grand-Duché, les 3 lignes d'apport suivantes ont été créées :

- 519 Mertzig-Michelbouch-Vichten
- 522 Mertzig-Dellen-Merscheid-Oberfeulen
- 572 Vianden-Scheierhaff

La desserte de la Vallée de Roeser a été complètement réorganisée grâce à la mise en place des 2 lignes suivantes :

- 194 Bettembourg-Roeser-Luxembourg-Sandweiler, toutes les 30 minutes
- 195 Livange-Fentange-Luxembourg, toutes les 60 minutes
- 200 Bettembourg-Kockelscheuer-Luxembourg a été renforcée par 7 courses supplémentaires

Des améliorations importantes ont été également apportées aux lignes en place dans d'autres régions du pays :

- 107 Beaufort-Waldbillig-Luxembourg (desserte des localités de Christnach et de Heffingen)
- 128 Junglinster-Roodt/Syre-Luxembourg (augmentation des courses)
- 203 Soleuvre-Belvaux-Luxembourg (extension vers Differdange)
- 280 Steinsel-Walferdange-Luxembourg (renfort aux heures de pointe)
- 485 Rosport-Echternach (renfort aux heures de pointe)
- 525 Grosbous-Heispelt-Grevels (augmentation des courses de correspondance d'Ettelbruck)
- 150 Ahn-Luxembourg (renfort des capacités)
- 240 Luxembourg-Clemency (extension du service dans la soirée)
- 270 Luxembourg-Hollenfels-Tuntange (courses supplémentaires)
- 312 Reckange-Foetz-Esch/Alzette (extension du service pendant les heures creuses)
- 468 Breinert-Grevenmacher (augmentation du nombre des courses)
- 540 Ettelbruck-Welscheid-Kehmen (desserte plus étendue)

2.2.2.2. La réorganisation des lignes scolaires

Les changements des plans d'horaires intervenus ces dernières années dans la plupart des lycées et lycées techniques au Grand-Duché ont bouleversé le fonctionnement des transports adaptés au fonctionnement de ces établissements scolaires.

Ainsi, les fins des cours diffèrent d'un établissement à l'autre et exigent des disponibilités plus flexibles du matériel roulant entre 12.00 et 17.00 heures, sans toutefois réaliser une utilisation rationnelle des capacités.

Le matin, tous les cours commencent à 8.00 heures, exigeant une capacité de transport maximale.

En 2002, les améliorations de dessertes régulières des lycées et lycées techniques ont été poursuivies. Les services de transport directs suivants, adaptés aux horaires des établissements d'enseignements, ont été introduits :

- 202 Noertzange-Luxembourg/Geesseknäppchen
- 287 Mersch-Luxembourg/Geesseknäppchen
- 311 Val de Roeser-Dudelange

Les différentes annexes scolaires à Ettelbruck CNFPC, LTA (Laduno) et LTPS (Warken) ont été reliées au Centre d'Ettelbruck par des lignes directes 940, 942 et 944.

L'annexe du LTPS à Luxembourg (Centre Hospitalier) a bénéficié d'un service de liaison direct avec la Gare.

Suite aux modifications importantes des grilles d'horaires dans le Lycée Techniques Mathias Adam à Pétange et dans le Lycée du Nord à Wiltz, toutes les lignes d'autobus y concernées ont dû être adaptées.

Les lignes suivantes vers le campus scolaire du Geesseknäppchen ont été renforcées le matin, suite à l'affluence d'élèves :

- 196 Peppange-Geesseknäppchen
- 241 Clemency-Geesseknäppchen

2.2.2.3. Les transports régionaux transfrontaliers

Le nombre croissant de travailleurs frontaliers au Grand-Duché constituent un grand défi pour l'organisation actuelle et future des transports publics.

Des sondages aux frontières au Sud du pays avaient été entamés en 2001. Leurs résultats ont été présentés en juillet 2002. L'analyse du sondage a conduit à des mesures concrètes de réalisation dans l'offre des transports régionaux transfrontaliers assurée par autobus.

France-Luxembourg

Deux lignes transfrontalières à horaire cadencé, à savoir :

- 398 St. Charles-Longwy-Rodange et
- 399 Saulnes-Herserange-Rodange

ont été introduites en mai 2002.

Allemagne-Luxembourg

Suite à une étude commune dans le cadre du programme Interreg II, les autorités allemandes et luxembourgeoises se sont mis d'accord pour introduire une ligne d'autobus transfrontalière Bitburg-Echternach-Luxembourg. L'inauguration de la ligne a eu lieu le 22 mars 2002.

Une convention de coopération a été signée à cette occasion.

L'offre de deux autres lignes transfrontalières existant déjà a été renforcée suite à une demande des clients concernés.

Il s'agit des lignes :

- 118 Trier-Mesenich-Luxembourg et
- 155 Saarlouis-Mertzig-Luxembourg (SaarLuxBus)

2.2.2.4. Le Service BU des CFL

Le personnel de conduite de ce service, au nombre de 146, est attaché à Luxembourg-Ville et aux postes isolés d'Echternach et d'Ettelbruck.

Luxembourg: 113
Echternach: 20
Ettelbruck: 13

Pendant l'exercice 2002, le personnel de conduite a totalisé 4.806.633 kilomètres (4.922.682 en 2001).

L'atelier de réparation du Service BU a hormis l'entretien et la réparation du parc routier des CFL, qui comprend 53 autobus et 166 voitures et camionnettes de service, également pour charge 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).

Les CFL disposent d'un parc routier comprenant 33 autobus standards et 20 autobus articulés.

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

2.2.3. Les tarifs

L'adaptation des prix des titres de transport à l'euro a eu pour effet une légère baisse des tarifs (- 1,25 %) au 1^{er} janvier 2002.

Dans le cadre de l'alignement régulier des tarifs du transport public, le Gouvernement a par ailleurs décidé de procéder à une majoration des tarifs au 1^{er} janvier 2003, la dernière adaptation tarifaire remontant au 1^{er} janvier 2001.

Evolution du tableau des prix des billets de la tarification nationale

Date de mise en vigueur	1.9.1995	1.1.2001	1.1.2001	1.1.2002	1.1.2003
Billet « courte distance »	40.-	45.-	1,12.-	1,10.-	1,20
Billet « réseau »	160.-	180.-	4,46.-	4,40.-	4,60
Carnet à 10 billets « courte distance »	320.-	360.-	8,92.-	8,80.-	9,20
Carnet à 5 billets « réseau »	640.-	720.-	17,85.-	17,60.-	18,50
Abonnement mensuel « réseau »	1.400.-	1.600.-	39,66.-	39,00.-	41
Abonnement mensuel « courte distance »	700.-	800.-	19,83.-	19,50.-	20,50
Abonnement annuel « Jumbo »	1.400.-	1.600.-	39,66.-	39,00.-	45
Unité monétaire	flux	flux	euro	euro	euro

Tableau des variations en pourcentage

Date de mise en vigueur	1.9.1995	1.1.2001	1.1.2001	1.1.2002	1.1.2003
Billet « courte distance »	+14,3	+12,5	/	-1,40	+10
Billet « réseau »	+14,3	+12,5	/	-1,39	+ 5
Carnet à 10 billets « courte distance »	+18,5	+12,5	/	-1,39	+ 5
Carnet à 5 billets « réseau »	+18,5	+12,5	/	-1,39	+ 5
Abonnement mensuel « réseau »	+7,7	+14,3	/	-1,67	+ 5
Abonnement mensuel « courte distance »	+7,7	+14,3	/	-1,67	+ 5
Abonnement annuel « Jumbo »	+16,7	+14,3	/	-1,67	+15

Les voyageurs ont été incités en même temps par une campagne publicitaire à acquérir leurs titres de transport dans un guichet de pré-vente plutôt que de les acheter auprès des conducteurs d'autobus.

Fin 2002, la première étape du projet pilote « perception électronique des tarifs » a été déclenchée. Il s'agit d'une période d'essai interne, à laquelle suivra la phase externe, début 2003.

Au mois de décembre 2002, toutes les gares et tous les véhicules concernés par ce projet pilote avaient été équipés de nouveaux oblitérateurs, permettant une perception sans contact.

Le nom retenu pour ce nouveau système a été  .

Une brochure éditée à cet effet a été mise à disposition du public le 15 décembre 2002.

2.2.4. Les transports effectués dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés, de l'intégration scolaire, de l'éducation différenciée ainsi que des travailleurs handicapés

2.2.4.1. *Les critères de base et la base légale*

Par le vote de la loi du 16 août 1968 portant création d'un Centre de Logopédie et de services audiométriques et orthophoniques (création d'un établissement d'enseignement logopédique en faveur « des enfants sourds, durs d'oreille et atteints de troubles de la parole »), l'Etat luxembourgeois a précisé ses responsabilités envers ceux des enfants dans notre société qui, de par leurs particularités sensorielles, caractérielles ou mentales, se trouvent dans l'impossibilité de suivre l'enseignement normal.

Par le vote de la loi du 14 mars 1973 portant création d'instituts et de services d'éducation différenciée, l'Etat luxembourgeois a créé la base légale permettant l'institution de centres d'éducation différenciée, appelés à garantir à ceux des enfants de notre société qui ne sont pas à même de suivre l'enseignement normal, une instruction particulière adaptée à leur état.

Conformément à l'article 8 de la loi précitée, l'organisation des transports en la matière incombe à l'Etat et plus particulièrement au Ministère des Transports.

2.2.4.2. *Les critères d'intervention du Ministère des Transports*

Conformément à la demande des Ministres en charge de l'Education Nationale et de la Famille, le Ministère des Transports, en outre des transports vers et en provenance des instituts et des services d'éducation différenciée, se porte dorénavant garant :

- de l'organisation des transports à des fins culturelles, sportives et éducatives dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et polyhandicapés, dont notamment les transports entre leur domicile et le centre où ils sont inscrits et les transports à des fins scolaires et périscolaires organisés dans ce contexte ;
- de l'extension des dessertes journalières vers les écoles secondaires dans l'intérêt des élèves handicapés physiques (égalité de chances) ;
- de l'organisation de transports permettant l'insertion et la réinsertion des handicapés physiques dans la vie professionnelle (travailleurs handicapés), dont les horaires de travail ne concordent pas avec les horaires de classe des élèves de l'éducation différenciée ;
- de l'organisation, à la demande du Ministère de l'Education Nationale, des transports dans le cadre de l'intégration scolaire (cycles primaire et préscolaire) ;
- de l'organisation des transports effectués dans le cadre de programmes de thérapie de rééducation fonctionnelle et physique ;
- de l'organisation des transports spécifiques des Centres Sociaux éducatifs de l'Etat en faveur de jeunes en mal d'insertion ou de réinsertion sociale ;
- de l'organisation des transports en relation aux très nombreux séjours d'observation sur avis de la CMPP (Commission médico – psycho – pédagogique) ;
- de l'organisation des transports du C.H.N.P. et des Ateliers Thérapeutiques professionnels.

2.2.4.3. La situation actuelle

Au courant de l'exercice 2002 le Ministère des Transports a accentué la nature des prestations fournies selon la ligne de conduite arrêtée lors de la réorganisation desdits transports, entamée en 1992.

Ainsi, et tout comme pendant les exercices précédents, de nouveaux foyers, écoles et centres spécialisés ont-ils été intégrés dans les transports de l'espèce.

La desserte d'Ecoles professionnelles et de Lycées a été améliorée dans l'intérêt des élèves handicapés physiques.

Dans le cadre de l'intégration scolaire, la desserte du préscolaire et du primaire, assuré dans l'intérêt des élèves de l'éducation différenciée et des élèves handicapés physiques, a été accentuée.

On note de même une augmentation sensible des transports effectués dans le cadre des séjours d'observation de courte durée et s'étendant en règle générale d'une à trois semaines. Lesdits transports s'ajoutent à ceux programmés en début d'année scolaire et se chiffrent à quelque 2000 unités par année scolaire.

Par ailleurs, le Ministère des Transports n'a pas manqué d'améliorer la qualité des transports organisés à des fins périscolaires (sportives et culturelles) dans l'intérêt des élèves handicapés physiques et des élèves polyhandicapés.

Finalement toutes les demandes présentées dans le cadre de la réinsertion des travailleurs handicapés dans la vie professionnelle ont pu être satisfaites.

En guise de conclusion les points suivants peuvent être retenus :

- Tous les grands Centres spécialisés bénéficient d'une desserte individuelle, ce qui a eu pour effet de raccourcir sensiblement la durée des courses.
- Le Ministère des Transports veille à ce que la durée des diverses courses ne dépasse pas les 45 minutes. Toutefois, un dépassement d'une dizaine de minutes est admis dans des situations exceptionnelles (p.ex. : domiciles isolés d'élèves).
- S'y ajoutent quelques rares courses dont la durée est supérieure à 55 minutes. Il s'agit notamment de transports ayant comme point de départ des localités situées au Nord du pays et ayant comme destination soit la Ville de Luxembourg, soit le Sud du pays.
- Le matériel roulant en service est constamment sous surveillance du Ministère des Transports. Tous les transports sont effectués au moyen d'un matériel roulant adapté, répondant aux critères imposés du point de vue sécurité et confort et se traduisant notamment :
 - a) du point de vue modalités de transport
 - par la possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes normales ou de 3 chaises roulantes électriques à l'intérieur des minibus (9 places) ;
 - par la possibilité d'intégration et de fixation de 4 chaises roulantes normales ou de 3 chaises roulantes électriques à l'intérieur des autobus (17 places assises) ;

- par la possibilité d'intégration et de fixation de 5 chaises roulantes à l'intérieur des autobus (30 places assises) ;
- par la possibilité d'intégration et de fixation de 12 chaises roulantes à l'intérieur des autobus (plus de 30 places)

b) du point de vue accès aux minibus et autobus

- par une large portière
- par un niveau de plancher bas ne comportant qu'une seule marche,
- par des sièges ou travées à dossier haut,
- par des ceintures de sécurité ventrales,
- par une ouverture entre le siège et le dossier aux fins de fixation des ceintures de sécurité spéciales autres que celles du type ventral, ceci pour chaque emplacement,
- par des rampes d'accès (type Teleskoprampe),
- par des glissières (rails) montées à l'intérieur du matériel roulant (type Alu-Schiene) et des brides (type « Springfoot-Klammer »), permettant d'assurer une fixation des chaises roulantes qui répond aux normes de sécurité imposées.

Aux termes de la convention conclue entre les entreprises contractantes et le Ministère des Transports, l'ensemble du matériel précité est fourni par les entreprises contractantes.

2.2.4.4. Les conditions de transport

2.2.4.4.1. Matériel spécial supplémentaire

- Le matériel spécial supplémentaire de fixation (des occupants) à la chaise roulante est fourni par la Direction de l'éducation différenciée.

Il en est de même pour les ceintures spéciales à l'attention des occupants malades (atteints p.ex. d'épilepsie ou d'hypotonie).

- Pour les élèves placés en coquille une ceinture de sécurité sous-abdominale, est installée par l'exploitant.

En cas d'insertion ou de réinsertion professionnelle le matériel spécial supplémentaire de fixation à la chaise roulante sera fourni par le département de la Famille.

2.2.4.4.2. Exigences relatives au personnel de conduite

L'exploitant s'engage à ne mettre en service sur les autobus que du personnel ayant suivi les cours de formation arrêtés entre le Ministre des Transports et la Fédération luxembourgeoise des entreprises d'autobus et d'autocars (FLEAA). Dans ses relations avec les occupants, le personnel de conduite doit être en mesure de s'exprimer au moins dans une des trois langues officielles du Grand-Duché, à savoir : le luxembourgeois, le français ou l'allemand.

2.2.4.4.3. Surveillance et responsabilité à l'intérieur des moyens de transport

- Suivant arrangement pris avec la FLEAA, la surveillance dans les autobus n'est pas du domaine des chauffeurs. Elle incombe, le cas échéant, à la direction de l'éducation différenciée pour ce qui est des élèves transportés ;
- Les élèves transportés portent autour du cou une fiche d'identité plastifiée, avec photo récente, et munie des données suivantes :
 - nom, prénom et adresse complète de l'élève ;
 - adresse du Centre spécialisé fréquenté ;
 - numéros téléphoniques privés et de service des parents d'élèves.

Ces fiches d'identité sont délivrées par les Centres concernés, desservis par le Ministère des Transports.

2.2.4.5. Les dessertes assurées

* CENTRES SPECIALISES, ECOLES, LYCEES, FOYERS DESSERVIS

* HANDICAPES PHYSIQUES : REINSERTION PROFESSIONNELLE

Ajoutes opérées pendant l'an 2002

-Institut Hélier - WEILERBACH	(i)
-Lycée Michel Rodange - LUXEMBOURG	(i)
-Ecole primaire - KIRCHBERG	(i)
-Ecole primaire - rue de la Congrégation - LUXEMBOURG	(i)
-Ecole primaire – REDANGE/ATTERT	(i)
-Ecole préscolaire - OSPERN	(i)
-Lycée technique - ETTELBRUCK	(i)
-Foyer Gënzegold - DAHL	(Nc)
-A.P.E.M.H. - HOSINGEN	(Nc)
-Centre Régional - HOSINGEN	(i)
-Naturpark - UEWERSAUER	(R)
-Ligue HMC – REDANGE/ATTERT	(R)
-LA PROVENCALE - LEUDELANGE	(R)
-Lycée technique – ESCH/ALZETTE	(i)
-Administration de l'Emploi – ESCH/ALZETTE	(R)
-Foyer « EISTHÉEM » - BERCHEM	(Nc)
-ZARE - EHLERANGE	(R)
-Z.I. - GALVALANGE	(R)
-ECOLE DELL'HECHT – ESCH/ALZETTE	(i)
-Piscine Lycée Michel Lucius	(A.S.)
-Lycée technique privé St. Anne - ETTELBRUCK	(i)
-Pépinières forestières - TROISVIERGES	(R)
-Fleurs DIDIER - HIVANGE	(R)
-Jugend- an Drogenhellef – ESCH/ALZETTE	(R)
-Foyer Bonnevoie - ALZ	(Nc)
-Foyer Dommeldange - ALZ	(Nc)
-Centre Universitaire - LUXEMBOURG	(i)
-Lycée Aline MAYRISCH - LUXEMBOURG	(i)
-Internationaler Kindergarten - LUXEMBOURG	(i)
-IEES – LIVANGE	(i)
-Maison de Gériatrie - HAMM	(R)
-Ecole primaire – rue Mansfeld - LUXEMBOURG	(i)
-Stade Municipal "Josy BARTHEL"	(A.S.)
-Atelier Thérapeutique Equestre - MONDERCANGE	(A.S.)
-ALPAPS (Lycée technique Michel Lucius - LUXEMBOURG	(A.S.)
-CCG - SENNINGEN	(R)
-CSE-SCHRASSIG A ESCH/ALZETTE	(R)
-CSEE-DREIBORN A ESCH/ALZETTE	(R)
A BORN	(R)
A MANTERNACH	(R)
A COLMARBERG	(R)
A LEUDELANGE	(R)
A DOMMELDANGE	(R)
- Hellef Dohem - MERSCH	(R)
- Foyer St. Elisabeth - REMICH	(R)

Remarques :

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

2.2.4.6. Données statistiques

Extension progressive de lignes

Année	Nombre de courses journalières
1991-1992	66 (avant la réorganisation)
1992-1993	88 (1 ^{ère} phase de la réorganisation)
1993-1994	98
1994-1995	122
1995-1996	130
1996-1997	148
1997-1998	161
1998-1999	191
1999-2000	202
2000-2001	211
2001-2002	237
2002-2003	268 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	En 02/03
Nord	17	22	26	26	28	30	30	38	38	38	43	47
Sud	26	34	36	53	55	64	68	73	86	89	101	119
Est	10	14	16	22	24	24	23	31	34	37	42	47
Centre	13	18	20	21	23	30	40	49	44	47	51	55
Total	66	88	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268

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	En 02/03
Minibus (9 places)	61	71	91	97	115	125	150	161	156	175	195
Bus (17 places)	17	17	16	16	18	24	28	30	44	46	49
Bus (30 places)	4	4	6	6	5	4	5	4	4	6	4
Bus (supér. à 30 places)	6	6	9	11	10	8	8	7	7	10	20
Total	88	98	122	130	148	161	191	202	211	237	268

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	En 02/03
Minibus (9 places)	8665	11005	14364	16603	20226	21433	25628	26339	28070	32665	35165
Bus (17 places)	2835	2058	2150	2405	2905	3585	4625	5558	7303	9225	9895
Bus (30 places)	472	230	760	770	630	530	635	545	547	825	610
Bus (supér. à 30 places)	611	650	1025	1340	1160	885	950	820	940	1635	3525
Total	12583	13943	18299	21118	24921	26433	31838	33262	36860	44350	49195

Clientèle transportée

a)	Nombre des élèves transportés <u>journellement</u>	+/- 1.500 unités
b)	Séjours d'observation de courte durée <u>par an</u>	+/- 2.000 unités
c)	Changements d'adresse <u>définitifs</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>intégral</u> des trajets arrêtés en début d'année scolaire	+/- 200 unités par an
d)	Changements d'adresse <u>temporaires</u> d'élèves nécessitant le réaménagement <u>partiel</u> des trajets journaliers existants	+/- 400 unités par an

Evolution des crédits budgétaires votés après la réorganisation (1992)

Exercice	Millions
1992 (p. mémoire) (avant la réorganisation)	73,4
1993	120
1994	151,25
1995	155
1996	180
1997	200
1998	237
1999	250
2000	333
2001	~349 (8.650.000 EUROS)
2002	10.600.000 EUROS
2003	13.500.000 EUROS

2.3. Le transport fret routier

2.3.1. L'établissement du transporteur

Conformément à la volonté du gouvernement de privilégier l'établissement d'entreprises de transports qui justifient d'une activité réelle au Luxembourg au détriment des entreprises dites « boîtes aux lettres », la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteur de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil du 1^{er} octobre 1998 introduit une définition circonstanciée qui traduit la réalisation de l'objectif politique d'un assainissement qualitatif du secteur des transports routiers en insistant sur l'existence d'un établissement autonome et permanent au Grand-Duché ainsi que sur l'obligation d'y développer une exploitation effective.

La définition légale retenue du terme « établissement » est la suivante :

« un siège d'exploitation fixe au Grand-Duché de Luxembourg de la personne physique ou morale exerçant la profession de transporteur de voyageurs ou de marchandises par route et qui y est imposable au sens du droit fiscal.

Ce siège d'exploitation fixe se traduit par l'existence d'une infrastructure opérationnelle, par l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités du transporteur, par le fait d'y conserver tous les documents relatifs à ces activités ainsi que par la présence continue d'une personne autorisée à engager le transporteur à l'égard des tiers. »

Tout en tenant compte de la grande flexibilité et du pragmatisme d'organisation qui caractérisent le secteur des transports routiers internationaux, cette définition permet d'identifier un faisceau d'indices pratiques pour constater l'existence des différents éléments prouvant l'existence d'un siège d'exploitation réel.

Ces indices trouveront application dans le sens suivant :

1) le fait d'être imposable au Grand-Duché au sens du droit fiscal :

- la production d'un certificat d'imposition établi par l'Administration des Contributions ;
- la production d'un certificat de l'Administration de l'Enregistrement.

2) l'obligation d'avoir une infrastructure opérationnelle au Grand-Duché :

- l'existence de locaux voire d'infrastructures fixes suffisantes, par exemple une enseigne, des bureaux par l'intermédiaire desquels les conditions légales relatives à la direction des activités, à la conservation des documents ainsi qu'à la présence continue d'une personne pouvant engager l'entreprise sont adéquatement assurées. La quantité et la qualité de cet élément varie en fonction de l'importance de l'entreprise ;
 - les locaux doivent être accessibles aux heures d'ouverture indiquées au Ministère des Transports lors de l'obtention de la licence et varie en fonction de l'importance de l'entreprise.

3) le fait de l'exercice effectif et à caractère permanent de la direction des activités :

- les véhicules se trouvent rattachés au siège d'exploitation de sorte que la gestion y est centralisée et la disposition des véhicules est possible à tout moment notamment en relation avec les formalités concernant l'immatriculation et le contrôle technique SNCT ;
- l'information sur le dispatching de l'ensemble des véhicules avec n° d'immatriculation et noms des chauffeurs peut y être obtenue ;
 - les chauffeurs employés auprès de l'entreprise luxembourgeoise conduisent exclusivement des véhicules appartenant à ou mise à disposition de l'entreprise luxembourgeoise dans les conditions que la loi prévoit à cet effet et justifient d'un lien de subordination au sens du droit de travail vis-à-vis de cette entreprise.

4) le fait de conserver tous les documents relatifs aux activités :

- les originaux de l'autorisation de commerce et de la licence communautaire, dans la mesure où cette dernière est requise ;
- tous les documents relatifs aux opérations contractuelles, commerciales, financières, comptables de l'entreprise y sont centralisés et disponibles à tout moment conformément aux dispositions légales ;
- les dossiers relatifs au personnel comprenant toutes les informations relatives notamment aux contrats de travail, congés, prestations sociales et requises en vertu de la loi modifiée du 4 avril 1974 portant réorganisation de l'Inspection du travail et des mines ;
 - les feuilles d'enregistrement tachygraphiques.

5) le fait d'une présence continue d'une personne pouvant engager l'entreprise envers des tiers:

- présence d'un personnel administratif qualifié pour assurer la gestion régulière de l'entreprise et dont l'ordre de grandeur est fonction de l'importance de l'activité de l'entreprise, qui permet aux autorités de contrôle de procéder pendant les heures d'ouverture indiquées à la vérification des exigences posées par les critères de définition de l'établissement.
- l'absence d'indices convergents et déterminants qui établissent soit les critères légaux de la situation de « personne interposée », soit ceux d'un lien de subordination aux sens du droit du travail vis-à-vis d'une autre entreprise de transport.
 - la personne responsable de l'entreprise en matière de gestion journalière (= gérant technique au sens de l'autorisation d'établissement), joignable à tout moment et disposant de tous les pouvoirs nécessaires pour engager l'entreprise à l'égard de tiers.

Entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2002, cette nouvelle loi a entre-temps permis d'engager plusieurs procédures de retrait de la licence communautaire dès avant la fin de l'année.

2.3.2. L'emploi de chauffeurs ressortissant de pays tiers

En étroite collaboration avec le Ministère du Travail et de l'Emploi, le Ministère de la Justice, le Ministère des Affaires Etrangères et le Centre Commun de la Sécurité Sociale, le Ministère des Transports a élaboré une solution légale et réglementaire interdisant dorénavant tout emploi non régulier par des entreprises de transport routier établis au Luxembourg de chauffeurs ressortissants de pays non membres de l'Espace économique européen. Ce paquet de mesures comprend un projet de loi et deux projets de règlement grand-ducal qui ont été déposés à la Chambre des Députés en date du 1^{er} août 2002.

La définition par entreprise d'un contingent de chauffeurs "pays tiers", soumis à la double obligation 1) de détenir un permis de travail luxembourgeois à portée strictement limitée à leur activité de conduite et 2) d'être affiliés à la sécurité sociale luxembourgeoise, prend en compte tant le constat de la pénurie de personnel de conduite notamment pour des opérations de transports vers et à partir des pays candidats à l'adhésion de l'Union européenne que la protection des droits sociaux des salariés du secteur visé.

Les projets de loi et de règlement grand-ducal procurent en effet aux chauffeurs ressortissant de pays tiers-candidats à l'adhésion, des conditions de travail et d'affiliation sociale susceptibles de garantir une protection légale comparable à celle des ressortissants de l'Espace économique européen, prohibant toute forme de dumping social que pourrait pratiquer un transporteur établi au Luxembourg.

6

L'introduction en 2003 au niveau communautaire de la nouvelle attestation de conducteur comme instrument permettant un contrôle communautaire efficace des conditions légales d'emploi des chauffeurs concernés en combinaison avec les dispositions légales et réglementaires en projet sauront empêcher à l'avenir les agissements irréguliers et contraires à la législation communautaire et nationale, notamment dans les domaines social et de droit du travail.

2.3.3. 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 ainsi que 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 le début de 2001 l'Administration des Douanes et Accises effectue des contrôles permettant de la sorte des enquêtes administratives efficaces et ciblées tant des conditions de l'accès à la profession (établissement) que des conditions de l'accès au marché (licence/autorisations) et est devenu un interlocuteur privilégié du Ministère des Transports pour les différents contrôles en matière de transports routiers.

La possibilité d'un retrait administratif notamment de la licence de transport routier international en vertu de la réglementation communautaire de façon complémentaire et indépendamment des contrôles ordonnés par le Parquet général et les sanctions pénales prononcées par les juridictions, a amené le Ministère des Transports en 2002 de solliciter des contrôles ciblés à caractère administratif auprès de l'Administration des Douanes et Accises, assurant des contrôles réguliers destinés tant à détecter des irrégularités que d'en prévenir d'autres.

En application de la loi du 30 juillet 2002 concernant l'établissement de transporteur de voyageurs et de transporteurs de marchandises par route et portant transposition de la directive 98/76/CE du Conseil, le Ministère des Transports se propose dans le cadre de la législation communautaire relative à la licence communautaire de transport international de vérifier en étroite coopération avec l'Administration des Douanes et Accises le respect des conditions d'établissement par les transporteurs établis au Luxembourg.

Ce contrôle qui se traduira en 2003 par un caractère plus systématique rentre donc pleinement dans la lignée du programme gouvernemental et se conçoit dans le cadre de la politique d'assainissement du secteur routier au Luxembourg visant à mettre un terme à la présence au Luxembourg d'entreprises de transports sans activité réelle.

Le Ministère des Transports se fait représenter par des agents de l'Administration des Douanes et Accises dans différents groupes de travail communautaires (groupes d'experts auprès de la Commission européenne et du Conseil de l'Union européenne) et internationaux (Commission Economique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies) dont la mission porte sur l'organisation des contrôles des transports terrestres et notamment dans le cadre de l'Euro Contrôle Route (coopération administrative intergouvernementale).

2.3.4. Les relations bilatérales dans le domaine du fret routier

2.3.4.1. L'institution d'un moratoire en matière de politique de libéralisation des services de transports internationaux de marchandises par route

En 2002 le moratoire de la politique 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, à côté du fait d'ôter en pratique toute possibilité de contrôle de l'accès au marché, ne présente actuellement aucun intérêt réel ni pour le secteur luxembourgeois des transports routiers en particulier, ni pour l'économie luxembourgeoise et ses besoins spécifiques en général.

Les régimes bilatéraux d'accès aux marchés des services de transports internationaux de marchandises par route se trouvent donc simplement reconduits pour l'année 2002.

Dans la mesure où des besoins spécifiques se font sentir auprès de branches déterminées de l'économie indigène, le ministère des Transports prendra les initiatives utiles soit pour adopter les accords bilatéraux en place soit pour négocier les conditions de circulation et d'accès au marché nécessaires pour assurer l'approvisionnement des entreprises concernées ou leurs exportations.

2.3.4.2. Les relations avec les 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).

2.3.4.3. *Les relations avec les Pays non communautaires, membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)*

Albanie

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

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: 200 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: 300 autorisations au voyage

Lituanie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit. Contingent: 500 autorisations au voyage

Macédoine

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Moldavie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit. Contingent: 100 autorisations au voyage

Pologne

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Roumanie

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

Contingent bilatéral et de transit: 400 autorisations au voyage.

Contingent transport triangulaire: 200 autorisations au voyage.

Fédération de Russie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit. Contingent: 200 autorisations au voyage et 100 autorisations annuelles

Slovaquie

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit. Contingent: 300 autorisations au voyage

Slovénie

Accès aux marchés des services de transports libéralisé.

Suisse

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

Contingent spécial relatif aux poids et dimensions :

Contingent véhicules légers (28 tonnes) : 3.130 autorisations

Contingent véhicules lourds (40 tonnes) : 5.800 autorisations

République tchèque

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.

Yougoslavie

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

Contingent: 180 autorisations au voyage pour les transports bilatéraux et de transit
20 autorisations au voyage pour les transports triangulaires

2.3.4.4. *Les relations avec d' autres Etats*

Maroc

Régime d'autorisation et de contingentement pour les transports bilatéraux, triangulaires et de transit. Contingent: 600 autorisations au voyage

2.3.5. Les Transports Exceptionnels

En 2002 le nombre des autorisations établies en matière de transports exceptionnels par le réseau routier national a légèrement diminué. Cette diminution semble s'inscrire dans les conséquences du ralentissement général de l'économie nationale et internationale au courant de l'an 2002. Aucun changement signifiant s'est présenté quant aux dimensions et poids des transports exceptionnels.

Néanmoins, la préparation appropriée de ces transports exceptionnels de même que la détermination des conditions requises pour exécuter ceux-ci en toute sécurité requièrent l'aide de l'Administration des Ponts et Chaussées, de la Police Grand-Ducale et de la Société

Nationale des Chemins de Fer. C'est ainsi qu'en 2002, le Ministère des Transports a demandé auprès de l'Administration des Ponts et Chaussées non moins de 390 (2001 : 350) avis concernant le choix des itinéraires et le calcul des ouvrages d'art à traverser. 132 (2001 : 120) escortes de la part de l'Unité Centrale de la Police de Route (UCPR) ont été nécessaires pour assurer l'accompagnement de ces transports.

En 2002, 1.460 (2001 : 1.600) autorisations de transports exceptionnels ont été établies.

2.4. L'activité au niveau communautaire

2.4.1. Les dossiers horizontaux

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

Le Conseil a procédé sous présidence espagnole à une discussion relative au Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix, qui aux yeux de la Commission européenne constitue la trame à suivre afin de promouvoir davantage la sécurité routière, le respect de l'environnement et l'intégration des aspects sociaux dans les transports.

Ledit Livre blanc comporte l'annonce de la Commission européenne d'une soixantaine de propositions législatives couvrant entre autres modes de transport le transport routier, dont notamment le dossier sur les obligations de service public dans le domaine des transports de voyageurs et la taxation de l'utilisation des infrastructures routières notamment pour poids lourds.

L'impossibilité politique de s'accorder à des conclusions communes du Conseil a amené l'Espagne à se limiter à l'adoption de conclusions de la présidence.

2.4.1.2. Le Programme Marco Polo

Un accord politique a pu être dégagé au Conseil après que la présidence danoise a réussi à faire adopter un compromis sur l'enveloppe budgétaire à prévoir pour le programme Marco Polo.

Ce programme ayant pour objectif d'octroyer un concours financier communautaire à des projets visant entre autres à favoriser le transfert modal de la route vers d'autres mode de transport plus respectueux de l'environnement dont notamment les chemins de fer constitue la suite du programme relatif aux actions pilotes en transport combiné (P.A.C.T.).

2.4.2. L'aspect chemin de fer

2.4.2.1. *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."

Sans préjudice des dérogations accordées à divers titres à plusieurs Etats membres, dont le Luxembourg, le paquet ferroviaire prendra effet le 15 mars 2003.

2.4.2.2. *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 sur l'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 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.

Les cinq actions législatives n'ont pas encore abouti à un accord politique au niveau du Conseil.

2.4.3. L'aspect transport par route

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

Suite à l'avis du Parlement européen en première lecture et aux discussions menées au Conseil des Ministres en 2001, la Commission européenne a présenté une proposition modifiée de sa 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.

Dans ce contexte, le Conseil, loin de parvenir à un accord sur les différents éléments du dossier, s'est limité durant la présidence espagnole à un constat de l'état des travaux mené au Coreper.

Sous présidence danoise le dossier considéré comme non prioritaire n'a plus été porté sur l'ordre du jour du Conseil des Ministres.

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

La proposition de règlement relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route vise à remplacer l'actuelle réglementation avec comme objectif de remédier à l'application différente et l'interprétation divergente dans les Etats membres en raison du manque manifeste de clarté juridique des textes actuels et de permettre une utilisation efficace et uniforme du futur tachygraphe électronique.

Le souhait d'un renforcement des dispositions sociales et la réduction substantielle des exceptions actuelles à l'application de la réglementation, plaidé notamment par le Luxembourg ne fait cependant pas l'unanimité entre les Etats membres.

Après avoir fait l'objet d'un état des travaux durant la présidence espagnole, le dossier n'a plus été porté sur l'ordre du jour du Conseil durant la présidence danoise.

2.4.3.3. *Le transit alpin – les écopoints*

Le dossier du transit alpin a occupé les présidences espagnole et danoise sans que pour autant une solution pour ce dossier n'ait pu être trouvée.

La possibilité pour l'Autriche de continuer à limiter le trafic de transit au delà du 31 décembre 2003, qui lui a été concédée au Conseil de Laeken pour des considérations surtout environnementales et qui est supposée constituer une issue transitoire jusqu'à ce qu'un cadre communautaire adéquat relatif à la tarification de l'usage de l'infrastructure routière - qui devra lui permettre le financement de l'infrastructure ferroviaire du tunnel Brenner - soit adopté, est opposée surtout par l'Italie, l'Allemagne et la Grèce, mais aussi la Belgique et les Pays-Bas.

Or, le Conseil se trouve toujours en attente de la présentation de la directive cadre relative à la taxation de l'utilisation des infrastructures de transport qui était annoncée par la Commission européenne déjà pour fin 2001.

Si le Conseil « Transports » entend respecter les conclusions du Conseil européen de Laeken, il devrait s'accorder à admettre la continuation de la limitation du trafic de transit notamment pour des considérations environnementales (2004 - 2006).

Devant l'impossibilité légale de faire adopter un texte de compromis au Conseil « Transports » du 31 décembre 2002 dans le cadre du dossier des droits de transit de l'Autriche suite, d'une part, à l'absence du quorum nécessaire de représentants ministériels pour une délibération voire un vote audit Conseil et, d'autre part, à l'absence de l'avis du Parlement européen (1^{ère} lecture), qui aurait permis de rechercher une position commune par procédure écrite, la présidence danoise a dû se limiter à constater l'échec de trouver une majorité qualifiée pour son compromis.

Il devrait appartenir partant à la présidence grecque de reprendre le dossier et d'essayer de parvenir à un compromis tant entre les Etats membres qu'entre le Conseil et le Parlement européen.

Le Luxembourg a montré de la compréhension pour la position de l'Autriche et soutient la décision du Conseil de Laeken de maintenir l'effet environnemental positif du système des écopoints au-delà de 2003 notamment en vu de l'accroissement du trafic dans le cadre de l'élargissement. La revendication autrichienne d'une réduction durable de la pollution et d'un transfert modal effectif de la route vers le rail est légitime. Dans cet ordre d'idées le Luxembourg, qui par ailleurs est ouvert à toute solution de compromis, est d'avis qu'il ne faut pas négliger la population autrichienne de risque que celle-ci ne s'adonne à la longue à des blocages qui entraveront alors sérieusement le transit alpin des poids lourds par l'Autriche.

3. L'Aviation civile

3.1 Le contexte international

Dans l'histoire du transport aérien international l'année 2002 est une année particulière puisque ses résultats sont fortement marqués par les attentats du 11 septembre 2001. Le rapport d'activité sur l'année 2001 avait déjà fait état des premières conséquences qui s'étaient fait sentir de manière brutale et directe sur les résultats du transport aérien international.

A un an et demi après ces événements tragiques il n'est dès lors pas sans intérêt de revenir une nouvelle fois sur les résultats de trafic globaux et consolidés pour l'année entière publiés par les différentes instances et organisations professionnelles du secteur de l'aviation civile.

Ainsi selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale qui compte 188 Etats contractants, après avoir été positif de 3,6 milliards de dollars américains en 2000, le résultat net du transport aérien régulier mondial a plongé dans le rouge en 2001 pour afficher une perte de 12 milliards de dollars. Ce résultat se place dans le double contexte morose marqué par le ralentissement économique mondial aggravé par les conséquences des événements du 11 septembre. Les chiffres globaux cachent toutefois quelques disparités régionales.

Cette situation de crise s'est confirmée au niveau du trafic des aéroports telle que l'avait communiqué l'organisation ACI (Airport Council International). En effet, au lieu de la légère progression annuelle attendue préalablement aux événements du 11 septembre, l'année 2001 s'est soldée par une baisse de 2,6% du nombre de passagers aériens accueillis sur l'ensemble des aéroports mondiaux selon les statistiques de trafic 2001 publiées par l'ACI pour quelques 700 plates-formes sur les cinq continents, ce qui correspond à un total de 3.212.139.798 passagers transportés. Il n'est point surprenant de constater des variations par régions allant de -0,6% en Europe à -6,3% en Amérique du Nord.

Le troisième pilier du transport aérien à savoir l'Association Internationale du Transport Aérien (IATA) a confirmé le résultat désastreux d'un en-moins 12 milliards de dollars par ses membres à l'échelon mondial. L'AEA de son côté qui groupe 28 compagnies aériennes au niveau européen, a parlé d'une perte de plus de 3 milliards (comprise dans les 12 milliards précités).

Compte tenu de la gravité du déclin des résultats en 2001, il ne fallait guère s'attendre à un revirement dans les premiers mois de 2002. Bien au contraire. Le ralentissement général de l'activité économique déjà bien présent depuis le début de 2001, s'est accentué au cours du deuxième semestre de l'année. Et, rien ne permet de présager une reprise à court ou moyen terme. Les experts s'accordent pour dire que la reprise ne devrait se manifester qu'en 2003 dans la mesure où l'économie mondiale se redresse comme prévu et se voir confirmée en 2004, qui devrait être une année de croissance robuste. A plus long terme, la croissance du trafic mondial devrait de nouveau être de l'ordre de 5% l'an en moyenne, taux identique à celui qui prévalait préalablement à 2001.

C'est ainsi que, d'après l'IATA, l'année 2002 a été la deuxième année consécutive en pertes record. Le total des pertes pour les deux dernières années dépasserait en somme le total des bénéfices réalisés depuis 1945. C'est en fait une dimension difficilement imaginable. Ces pertes étaient dues à la régression du trafic bien sûr, mais renforcées largement par des coûts supplémentaires imputés à charge des compagnies aériennes tels que les coûts de sûreté imposés suite aux événements du 11 septembre 2001 et aux primes d'assurances qui « flambaient » depuis que les compagnies d'assurance avaient dénoncé les contrats respectifs.

Les chiffres préliminaires sur le trafic pour 2002 publiés par l'OACI indiquent une légère reprise en passagers – respectivement tonnes – kilomètres ⁽¹⁾ réalisés, données qui restent cependant inférieures d'environ 2 à 3 % au niveau de 2000. En 2002, le nombre de passagers transportés dans le monde entier sur les services réguliers s'est maintenu à un peu plus de 1,6 milliards et le volume du fret a été de l'ordre de 30 millions de tonnes.

Les résultats ont varié selon les régions. Ainsi l'Asie – Pacifique et le Moyen – Orient semblent avoir été les principaux bénéficiaires de la reprise, alors que le trafic en Europe a continué d'être inférieur à celui de 2001 et que l'Amérique du Nord a connu une forte baisse.

3.2. La situation sur le plan national

3.2.1 Le contexte général

Sur le plan national l'évolution a connu deux tendances diamétralement opposées. A l'instar des mauvais résultats enregistrés dans le secteur passagers au niveau européen / mondial, le trafic s'est tassé par rapport à l'année 2001. Il en est de même du nombre des mouvements qui a été en légère régression. Le fret aérien a par contre fait un bond considérable pour être positif pour la sixième année consécutive. Ceci est dû à la constance des opérations de fret liées à la plate- forme luxembourgeoise, en provenance et à destination de tous les continents du monde.

Il s'y ajoute que les opérations de fret pures n'ont en fait guère subi de séquelles à cause des événements du 11 septembre 2001. Si les opérations passagers, surtout longs-courriers, ont été en chute libre, les vols fret purs en ont pu, à un certain degré, bénéficier pour compenser la diminution de la capacité de fret en soute causée par la suppression d'un nombre impressionnant de vols passagers. Il s'y ajoute, que l'activité fret de l'aéroport n'est pas nécessairement tributaire de l'existence d'une zone d'activité de production industrielle ou commerciale dans la zone de chalandise de l'aéroport.

Pour le domaine passagers se confirme le constat déjà fait dans le rapport d'activité de 2001 qui avait mis en exergue la situation de plus en plus concurrencée de l'aéroport luxembourgeois face à ses concurrents de la Grande Région. Par des temps où la croissance économique est d'une manière générale en stagnation, il est illusoire de mobiliser un surplus de voyageurs dans une région où le potentiel naturel de voyageurs aériens est relativement modeste. Il s'y ajoute le succès de l'un ou l'autre aéroport voisin par l'implantation d'un transporteur à bas coûts / tarifs. Il ne faut point négliger non plus le désistement des voyageurs d'affaires dû à une politique plus rigoureuse d'épargne se traduisant par des budgets de voyages plus modestes.

¹ (1) La tonne-kilomètre réalisée est une mesure combinée du trafic passagers, de fret et de poste qui tient compte de la distance parcourue.

3.2.2. L'Aéroport de Luxembourg

3.2.2.1. Le trafic aéroportuaire

Après avoir atteint un maximum d'activité en 2001, en très légère augmentation par rapport à 2000, le nombre de mouvements, toutes catégories confondues, a diminué en 2002 pour n'atteindre que 83.597 mouvements, soit une diminution de l'ordre de 3%. Ce même taux négatif vaut aussi pour les mouvements internationaux, essentiellement commerciaux, qui eux constituent le baromètre de santé économique de l'activité aéroportuaire. Cette évolution négative est d'autant plus délicate que déjà en 2001 il y avait stagnation par rapport à 2000.

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

Année	Mouvements Commerciaux		Mouvements d'aviation générale (et autres)	Mouvements Locaux	Total Mouvements
	PASSAGERS ET FRET	MOUVEMENTS DE L'AVIATION D'AFFAIRES			
1994	35.405 (+9.21%)	3.160 (+7.40%)	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%)
2002	48.413 (-4.20%)	4.498 (-1.66%)	6.326 (+5.15%)	24.360 (-3.84%)	83.597 (-2.98%)

3.2.2.2. Les mouvements de nuit *

En 2002 le nombre des mouvements de nuits a diminué largement comparé aux chiffres de l'année précédente. C'est le niveau le plus bas enregistré pendant les neuf dernières années. Au total les mouvements de nuit en 2002 se sont élevés à 599 contre 1030 en 2001, soit - 41,32% ou 431 mouvements. Le total se subdivise en 255 vols passagers, soit 42,6% et 344 vols fret soit 57,4%. Il ressort de la ventilation des chiffres que la diminution est nettement plus importante en ce qui concerne les arrivées qui sont en régression de 48,19%, soit 46 mouvements en moins que 2001 pour se situer à 320. Les départs ont diminué de 27,24%, soit 85 mouvements en moins pour n'atteindre plus que 227 mouvements.

Le rapport d'activité de 2001 avait élaboré plus en détail la problématique qui a été à la base des tendances des dernières années. La situation décrite et qui tenait notamment au problème général des retards des vols dans l'espace aérien congestionné en Europe, s'est améliorée. La ponctualité varie évidemment d'un trimestre à l'autre, mais sur l'année entière, le pourcentage des vols retardés de plus de 15 minutes est descendu à +/- 20% en 2002 contre +/- 24% en 2001. Reste à signaler que le pourcentage était le plus élevé en 1999 avec plus de 30%. Finalement il y a lieu de signaler que l'analyse des mouvements répartis sur les différentes heures de nuit montre que la majorité des mouvements ont eu lieu dans le créneau horaire de

* cf. annexe 2

23.00 à 24.00 heures, à savoir 71,3% des mouvements, soit 73.7% des vols passagers (169 arrivées et 19 départs), et 69,5% des vols fret (73 arrivées et 166 départs).

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%)
2002	227 (-27.24%)	372 (+48.19%)	599 (-41.84%)

3.2.2.3. Le trafic passager *

Après la légère diminution de l'année 2001 que l'on pouvait encore attribuer aux événements du 11 septembre de cette année, la tendance négative s'est fortement accentuée en 2002. Un total de 1.522.458 passagers ont été traités en 2002, soit – 102.865 unités ou – 6,32%.

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%
2001	1.625.323	-2.65%
2002	1.522.458	-6.32%

Le trafic passager de l'aéroport de Luxembourg est presque exclusivement un trafic direct point à point et le trafic transit, toujours marginal dans les années passées, s'est élevé à 11.759 passagers en 2002.

Les commentaires faits au rapport d'activité de l'année 2001 en ce qui concerne la place de l'aéroport de Luxembourg dans le domaine du trafic passagers sont toujours pertinents. En effet, alors que notre aéroport 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, 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 grâce entre autres aux nouvelles activités déployées dans le créneau des compagnies à bas coûts / tarifs.

* annexe 3

Malgré l'évolution générale négative, LUXAIR est resté le transporteur passager le plus important avec un total de 1.135.395 passagers, ce qui représente une croissance de 2,3% par rapport à 2001 et une part de marché de 75,14%.

Derrière le transporteur LUXAIR, ce sont les compagnies aériennes, SWISS INTERNATIONAL (successeur de SWISSAIR), KLM, BRITISH AIRWAYS, HAMBURG INTERNATIONAL, VLM et TAP qui ont enregistré le nombre de passagers le plus important en trafic régulier et charter.

1. KLM	69.778	- 1,0%
2. HAMBURG INTERNATIONAL	63.067	+ 8%
3. SWISS INTERNATIONAL	59.651	- 24,48%
4. BRITISH AIRWAYS	53.208	- 29,79%
5. VLM	36.097	+ 1,0%
6. TAP	34.169	+ 34%

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 sauf la disparition de SABENA et l'arrêt des opérations par CIMBER AIR entre Copenhague et Luxembourg.

En ce qui concerne le trafic passager sur les destinations individuelles, Londres reste en tête au niveau des dessertes régulières avec un total de 171. 410 passagers suivi par Francfort et Paris. Dans le domaine charter, Palma demeure la destination de vacances la plus fréquentée.

Ligne régulière vers	Trafic passager en 2002	Progression par rapport à 2001
Amsterdam	69.778	- 1%
Copenhague	40.874	- 27,33%
Francfort	156.541	+ 2.81%
Londres	171.410	- 10,59%
Paris	126.095	+ 7,72%
Zurich	59.671	-24,48%

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'amenuise dans la mesure où les aéroports voisins consolident leurs parts de marché dans la région et où se prolonge le ralentissement de l'économie en général.

*3.2.2.4. Le trafic fret aérien **

Le tonnage de fret aérien (fret et poste) traité par l'aéroport de Luxembourg en 2002 s'élève à 579.708 tonnes, ce qui représente une croissance de 13,45% par rapport à l'année précédente. Le nombre de mouvements cargo a augmenté de 1,56% en passant de 8.536 mouvements fret en 2001 à 8.670 mouvements fret en 2002, ce qui représente pour 2002 en moyenne annuelle 1 mouvement cargo supplémentaire tous les 2 jours et demi par rapport à 2001. Les mouvements cargo représentent 10,37% du total des mouvements enregistrés pour l'année 2002 et leur part dans les mouvements internationaux est de 13,96%.

Les principaux opérateurs cargo sont toujours les compagnies CARGOLUX, CHINA AIRLINES et MK AIRLINES.

3.2.2.5 L'infrastructure aéroportuaire

L'aéroport de Luxembourg repose sur deux pôles d'activité différents qui en font une plateforme 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 et pour assurer ainsi 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, permettant, grâce à une programmation fiable des vols, de réaliser une utilisation plus rentable de leur flotte d'avions et d'éviter parallèlement aux passagers des annulations et retards de vols.

Dans le domaine du fret aérien, les installations de traitement au sol sont conçues de manière à rendre très fluides les activités de manutention afin de minimiser le temps d'immobilisation des avions entre leur arrivée et leur 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 d'avions d'une capacité d'environ 50 passagers. 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 début 2001 suite à un arrêt du tribunal administratif qui avait invalidé l'autorisation commodo / incommodo du 14 mars 2001.

* annexe 4

Le Gouvernement a introduit deux nouveaux dossier commodo / incommodo portant l'un sur l'ensemble de l'aéroport et l'autre sur l'aérogare et le terminal « petits porteurs ». Fin 2002, l'autorisation d'exploitation au titre de la loi sur les établissements classés a été délivrée pour la nouvelle 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 intervenues 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'une 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-est 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 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, a requis une nouvelle procédure législative qui a abouti avec la loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare

En parallèle 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 de l'Aéroport de Luxembourg S. A., lux-Airport, qui a été constituée le 19 février 2001, s'occupe notamment et en première priorité du financement et de la construction de l'aérogare ainsi que de son exploitation.

Finalement, le Gouvernement a décidé d'entamer les travaux préparatoires à l'établissement du plan d'occupation du sol (POS) de l'aéroport, visant à remplacer le plan d'aménagement partiel (PAP) de l'Aéroport et ses Environs de 1986. Il s'agit en effet de tenir compte des changements intervenus depuis, ainsi que de préciser le schéma directeur du développement de l'aéroport. Les travaux en question sont censés aboutir en 2003.

3.2.2.6 L'accident d'un avion LUXAIR le 6 novembre 2002

Un avion LUXAIR du type Fokker27 Mk050, immatriculé LX-LGB, en provenance de Berlin Tempelhof (vol régulier LG 9642/LH2420) a été impliqué dans un accident lors de son approche de l'aéroport de Luxembourg.

Le déroulement de l'accident

L'avion se trouvait en approche finale de l'aéroport de Luxembourg, lorsque immédiatement après la sortie du train d'atterrissage, le calage des deux hélices atteignit simultanément une valeur inférieure à la valeur minimale en vol. Ce calage des hélices entraîna une diminution très rapide de la vitesse et de l'altitude.

A 09h06 (heure UTC), l'avion est disparu des écrans radar et s'est écrasé à côté de la route de Trèves dans un champ près de Niederanven à 3,5 kilomètres à l'Est du seuil de la piste 24 de l'aéroport de Luxembourg.

Les victimes

A bord de l'avion se trouvaient 19 passagers et 3 membres d'équipage. Parmi ces personnes, 15 étaient de nationalité allemande, 2 de nationalité française et 5 de nationalité luxembourgeoise.

- Deux membres d'équipage, le copilote et l'hôtesse de l'air n'ont pas survécu ;
- 18 passagers ont trouvé la mort ;
- le pilote et un passager, gravement blessés ont survécu.

L'enquête sur l'accident

Afin de déterminer les causes de l'accident une commission d'enquête technique a été instituée par un arrêté ministériel pris encore le jour même de l'accident. L'enquête est conduite conjointement avec le juge d'instruction qui a nommé des experts judiciaires. L'enquête technique et l'enquête judiciaire se coordonnent de manière étroite, dans le respect de leurs procédures et de leurs objectifs respectifs.

Les travaux de la commission d'enquête sont organisés dans le respect des dispositions de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago. Elle s'appuie sur les moyens et experts du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) français. Les autorités des Pays-Bas participent à l'enquête en tant qu'Etat constructeur de l'avion. L'Allemagne qui déplore de nombreuses victimes a dépêché des observateurs. Pour autant que de besoin, des ingénieurs et des pilotes de l'exploitant LUXAIR, du constructeur de l'avion Fokker et des différents constructeurs des sous-ensembles de l'avion ont par ailleurs été admis comme observateurs.

Après l'examen du site et de l'épave par les enquêteurs, il a été constaté que les moteurs ne délivraient pas de puissance au moment de l'impact au sol. Les enregistreurs de vol, récupérés en bon état, ont été conduits au BEA pour leur dépouillement. Ils ont fait apparaître une diminution rapide de puissance sur les deux moteurs au cours de l'approche, ainsi que l'arrêt de ces moteurs, mais l'explication de ces éléments reste à être déterminée.

Certains points des deux enregistreurs de vol demandent encore à être validés. Les résultats acquis ont cependant conduit à prélever différents éléments sur l'épave qui seront examinés, les uns chez leurs constructeurs et les autres dans des laboratoires d'Etat en la présence permanente des membres de la commission d'enquête et de l'expert judiciaire.

Au stade actuel des investigations il est établi que ni un impact d'oiseaux, ni le givrage des moteurs n'ont été à l'origine de la perte de puissance des engins. Au moment de l'impact l'hélice gauche se trouvait en position mode drapeau (position de la moindre traînée aérodynamique) et celle de droite en position reverse (position de freinage).

A ce jour, la commission d'enquête a émis deux recommandations de sécurité dont l'application a été rendue obligatoire par la Direction de l'Aviation Civile les 18 et 29 novembre 2002. L'état actuel de l'enquête ne permet pas encore de se prononcer de façon définitive sur les causes de l'accident.

Un rapport préliminaire strictement factuel a été publié le 6 février 2003 et est disponible sur le site Internet du Gouvernement. L'enquête technique se poursuit actuellement et le rapport d'expertise finale sera prêt fin 2003.

3.2.2.7 L'aviation générale

Le ralentissement de la situation économique générale ne semble pas avoir épargné le domaine de l'aviation générale (sportive et de loisirs) qui accuse une nette régression des mouvements sur les différents aérodromes concernés, à l'exception toutefois, du terrain d'Useldange où les vélivoles ont pu marquer un accroissement remarquable du nombre des décollages et des heures de vol.

Comparées à l'année 2001 les statistiques démontrent dans l'ensemble de l'aviation générale un recul des activités évalué à quelque 6%.

Depuis des dizaines d'années la recherche d'un centre national de l'aéronautique (CNA) demeure un problème majeur dans ce secteur. Or, face aux adversités qu'ils ne cessent de rencontrer les pilotes privés d'aviation à moteur se trouvent toujours en quête d'un CNA qui puisse contribuer à ne plus gêner le trafic commercial à l'aéroport du Findel et à libérer un espace plus important à l'exploitation purement commerciale de ce dernier.

Les responsables du terrain de Noertrange, exploité depuis 1995 par la Commune de Winseler, ont vu démarrer les travaux nécessaires à la modification de la piste d'atterrissage par un déplacement de l'axe du terrain, de façon à éviter que certaines activités aéronautiques ne se déroulent trop près des maisons d'habitation du village.

Sur l'aérodrome d'Useldange, réservé aux activités des planeurs, c'est grâce à l'appui financier du Gouvernement que l'ancien hangar d'une capacité de 600m² a pu être réaménagé et agrandi de manière à pouvoir recevoir les 17 planeurs sur une surface totale de quelque 1.200m².

Par ailleurs, des pourparlers ont été entamés avec l'Administration des Eaux et Forêts et l'Administration des Ponts et Chaussées en vue d'une amélioration de l'aménagement du terrain, notamment par un système de drainage et l'implantation d'un balisage naturel sous forme de haies et d'arbustes.

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%
2002	29.602	-2,09%		24.360	- 2.7%

3.2.3 Les compagnies luxembourgeoises

Si le secteur du transport aérien a subi fortement en 2002 le recul de l'activité économique sur le plan mondial, les transporteurs luxembourgeois ont pourtant pu afficher des résultats encore positifs.

3.2.3.1 *LUXAIR*

En 2002 la société LUXAIR a transporté au départ de et vers Luxembourg 1.135.394 passagers contre 1.109.843 en 2001, soit une augmentation de l'ordre de 2,3% ce qui est d'autant plus intéressant que l'évolution globale de l'aéroport a été négative. La part de marché dans le total en termes de passagers transportés est ainsi passée de 68,29% à 74,57%.

Le réseau aérien de LUXAIR (saison d'été) portait sur quelque 57 destinations dont 23 en service régulier et 34 en charter. Outre les villes classiques du programme des vols vacances, trois nouvelles destinations se sont ajoutées pendant la saison d'été au réseau portant le nombre de destinations touristiques à 34 pendant l'été, à savoir Varna, Tunis et Marrakech.

Au 31 décembre 2002 la flotte LUXAIR comprenait 16 appareils dont 5 Boeing 737, 3 Fokker 50 et 8 Embraer EMB 145.

Au 31 décembre 2002 les effectifs de la société s'élevaient à 2.184 unités (dont 150 pilotes). La part des effectifs du seul secteur de l'assistance aéroportuaire s'est élevé à 855 unités pour le domaine fret et à 332 unités pour le domaine passagers.

3.2.3.2 *CARGOLUX*

En 2002 CARGOLUX a transporté 345.674 tonnes de fret au départ et à l'arrivée de notre aéroport. Ceci représente une part du marché de 59,62%. 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 477.768 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 4.157 millions de tonnes – kilomètres réalisées sur son réseau comprenant des destinations réparties sur tous les continents.

Au 31 décembre 2002 sa flotte s'est composée de 12 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, - exigence incontournable 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 2002 CARGOLUX a ajouté quatre nouvelles destinations à son réseau mondial à savoir les villes de Budapest, Milan, Recife et Ile de la Réunion. De même le nombre de fréquences a été augmenté sur certaines destinations telles que Shanghai, HongKong, Téhéran, Calgarie, Portland et Nairobi.

Les effectifs de la société s'élevaient au 31 décembre 2002 à 1.384 personnes réparties à travers le monde entier, dont 1.039 basées à Luxembourg. Cela représente une diminution de respectivement 1,9% et de 2,7% par rapport à 2001. Le personnel navigant technique comprenait 325 personnes, soit une augmentation de 13 unités comparée à 2001.

3.3. Le domaine législatif

3.3.1. L'activité législative nationale

- Arrêté ministériel du 17 janvier 2002 modifiant l'arrêté ministériel du 14 février 2001 portant institution et organisation d'une commission consultative aéroportuaire.

La modification ne porte que sur le remplacement de certains membres de la commission représentant le Ministère de l'Intérieur, la Commune de Niederaanven et l'Airline Representatives and Operators Committee (AROC).

- Règlement grand-ducal du 21 janvier 2002 déterminant les conditions d'admission, de nomination et de promotion des fonctionnaires de la carrière moyenne du rédacteur à la Direction de l'Aviation Civile.
- Arrêté ministériel du 29 janvier 2002 fixant le programme de l'examen d'admission définitive et de l'examen de promotion dans la carrière moyenne du rédacteur auprès de la Direction de l'Aviation Civile.

Le règlement grand-ducal et l'arrêté ministériel prémentionnés comportent les modalités d'exécution de la loi par laquelle a été créée la Direction de l'Aviation Civile. Ils se situent dans le cadre des dispositions générales se trouvant à la base des statuts des administrations et services de l'Etat régissant les différents niveaux la carrière du fonctionnaire de l'Etat.

- Loi du 8 mars 2002 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.
- Règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécifications complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans le domaine de l'aviation civile et portant modification d'autres dispositions.

La loi du 8 mars 2002 a notamment pour objet d'améliorer la sécurité dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer avec, comme objectif exclusif, la prévention d'accidents ou d'incidents dans ces domaines.

Elle détermine, en-dehors du champ d'application et de l'institution d'une entité d'enquête appropriée, la mission et les prérogatives de cette entité, les modalités d'exécution des enquêtes ainsi que les responsabilités à assumer par ses membres, des enquêteurs désignés et des experts consultés en cas de besoin.

Le règlement grand-ducal détermine, sur la base de la directive N° 94/56/CEE du Conseil de l'Union européenne du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et incidents dans l'aviation civile, certaines définitions réservées au domaine de l'aviation civile, complétées par une liste d'exemples d'incidents graves entrant en ligne de compte pour l'application de la loi et du règlement.

- Loi du 14 mars 2002 portant approbation de la Convention portant création du Centre Européen pour les Prévisions Météorologiques à Moyen Terme (CEPMMT) et du Protocole sur les privilèges et immunités du Centre Européen pour les Prévisions Météorologiques à Moyen Terme, signés à Bruxelles, le 11 octobre 1973.

La mise en vigueur de cette loi a permis au Grand-Duché de Luxembourg de fermer le dernier maillon des pays membres du CEPMMT et de pouvoir profiter, en ordre principal, des objectifs du Centre visant, entre autres, le développement de modèles dynamiques de l'atmosphère, de recherches scientifiques, le perfectionnement du personnel météorologique en vue d'une amélioration du système d'information et de la qualité des prévisions météorologiques entre les pays membres de la Convention.

- Règlement grand-ducal du 29 avril 2002 relatif à l'agrément des entreprises de production de matériels aéronautiques aptes à être installés directement sur les aéronefs (JAR-21 G).

Il s'agit d'un règlement rendu exécutable sur la base du code JAR-21, sous-partie G, élaboré par les Autorités conjointes de l'aviation JAA (Joint Aviation Authorities).

Il vise certaines conditions à imposer aux entreprises de production de matériels aéronautiques moyennant un agrément de production à délivrer par le Directeur de l'Aviation Civile. Le règlement donne en outre la possibilité aux autorités aéronautiques de contrôler ou de faire contrôler ces entités par le recours à des organismes spécialisés dûment agréés.

- Règlement grand-ducal du 29 avril 2002 relatif aux conditions d'aptitude requises pour le personnel habilité à prononcer l'approbation pour la remise en service des aéronefs (APRS) en transport aérien commercial (JAR 66).

Ce règlement a pour objet la formation spéciale du personnel habilité à délivrer la qualification d'aptitude requise, en conformité avec les dispositions afférentes du code JAR-145, pour la remise en service d'un aéronef.

A cet effet le personnel intéressé doit être détenteur d'une licence AML (Aircraft Maintenance Licence) qui est délivrée par le Directeur de l'Aviation Civile après réussite par les candidats à un examen organisé par la Direction de l'Aviation Civile selon les modalités bien déterminées, approuvées par le Ministre de l'Education Nationale.

- Loi du 27 mai 2002 portant approbation
- de la Convention portant création d'une Organisation Européenne pour l'Exploitation des Satellites Météorologiques (EUMETSAT) du 24 mai 1983 ;

- du Protocole d'amendement de la Convention établissant l'Organisation Européenne pour l'Exploitation des Satellites Météorologiques (EUMETSAT), adopté lors de la 15^e réunion du Conseil d'EUMETSAT des 4 et 5 juin 1991 par la résolution EUM/C/Rés XXXVI ;
- du Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Organisation Européenne pour l'Exploitation des Satellites Météorologiques EUMETSAT, fait à Darmstadt, le 1^{er} décembre 1986 ;
- de l'Accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et l'Organisation Européenne pour l'Exploitation de Satellites Météorologiques (EUMETSAT), relatif à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention portant création d'une Organisation Européenne pour l'Exploitation de Satellites Météorologiques et aux conditions et modalités de cette adhésion, fait à Luxembourg, le 4 juillet 2001.

La Convention EUMETSAT compte 18 pays membres réunis pour suivre son objectif principal que sont la mise en place, le maintien et l'exploitation d'un système de satellites météorologiques opérationnels tout en suivant, dans la mesure du possible, les recommandations afférentes de l'Organisation Météorologique Mondiale. EUMETSAT contribue de la sorte au développement des techniques de la météorologie spatiale et des systèmes d'observation météorologique utilisant des satellites, qui puissent conduire à de meilleurs services et à des coûts optimaux.

- Loi du 26 juillet 2002 sur la police et sur l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare.

Cette loi porte essentiellement sur

- la police de l'aéroport, assurée par l'Etat et comportant notamment l'obligation des conditions de sécurité et d'exploitation aéroportuaire, de sûreté et de sécurité des personnes et des biens, ainsi que de conservation et de viabilité des informations nécessaires à cette exploitation,
- l'exploitation par le biais d'un organisme de droit public ou privé (en l'occurrence lux-Airport S.A., Société de l'Aéroport de Luxembourg constituée le 19 février 2001) des activités de développement, de mise en valeur et d'exploitation de l'aéroport de Luxembourg,
- la construction d'une nouvelle aérogare, sous forme d'un remaniement de la loi du 11 juillet 1996 portant sur certaines modification de celle-ci, dont notamment la construction d'une nouvelle aérogare, y compris la réalisation d'un terminal pour petits porteurs, d'un parking souterrain et d'une centrale de cogénération ainsi que de l'aménagement des alentours.
- Règlement grand-ducal du 12 novembre 2002 relatif à la notification et à l'évaluation des événements ayant une incidence sur la sécurité dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne.

Ce règlement porte sur la mise en œuvre d'un système de notification et d'évaluation des événements liés à la sécurité de la circulation aérienne. Les applications d'exécution de ses dispositions tombent sous la responsabilité de l'Administration de l'aéroport, de la Direction de l'Aviation Civile et de l'Agence EUROCONTROL.

- Loi du 3 décembre 2002 portant approbation

- de l'acte final de la Conférence diplomatique sur le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues,
- du protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » du 13 décembre 1960 suite aux différentes modifications intervenues,
- du Protocole additionnel concernant le passage du régime de l'Accord multilatéral relatif aux redevances de route du 12 février 1981 au régime des dispositions pertinentes de la version coordonnée du texte de la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne « EUROCONTROL » amendée à Bruxelles en 1987, y compris son Annexe IV, signés à Bruxelles, le 27 juin 1997.

Cette loi porte essentiellement sur les modifications, introduites sur la demande de plusieurs Etats-Membres, des dispositions relatives au mode de fonctionnement interne lié à la mise en œuvre de la Convention « EUROCONTROL ».

3.3.2 Les Négociations bilatérales

En conformité avec la politique suivie par le Gouvernement en matière d'aviation, diverses négociations bilatérales ont été menées pendant l'année 2002 afin d'élargir le portefeuille des accords aériens bilatéraux.

Tout d'abord, des négociations bilatérales avec la République Populaire de Chine, pays avec lequel n'existait jusque-là qu'un accord embryonnaire et limité au fret aérien, ont permis de parapher un accord aérien complet. Des négociations bilatérales avec la Malaisie ont abouti à la conclusion d'un accord aérien plus libéral qui remplace l'accord à portée limitée existant. Ces deux accords aériens ont par ailleurs pu être signés encore cette même année, au mois de novembre.

Au cours de l'année 2002, des accords aériens ont également pu être négociés et paraphés avec le Qatar et l'Iran.

Alors qu'il n'existe pas encore d'accord avec le Brésil, les relations aériennes bilatérales ont dans un premier stade pu être développées par la conclusion d'un mémoire d'entente régissant de manière plus formelle les opérations des compagnies aériennes de part et d'autre.

Sur la base d'accords aériens existants, des consultations bilatérales ont pu être menées avec la Corée du Sud, la Hongrie et la République Tchèque afin de développer les droits de trafic avec les pays en question.

Finalement l'accord aérien avec la République du Chili a été signé à Luxembourg en date du 25 février 2002.

3.3.3. Les activités au niveau de l'Union européenne

Conséquence directe découlant des événements tragiques du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, les travaux en matière de sûreté de l'aviation civile ont abouti à l'adoption d'un règlement instaurant des règles communes dans ce domaine particulièrement sensible pour l'aviation civile. Ce cadre permettra aux Etats membres à travers le nouveau comité de sûreté d'adopter toutes mesures utiles dans le domaine de la sûreté du transport aérien. Désormais les Etats membres de l'Union sont tenus d'adopter un programme national de sûreté, de même qu'un programme correspondant de contrôle de la qualité ainsi qu'un programme de formation. Le contrôle des mesures de sûreté nécessite la mise en place de systèmes appropriés permettant des inspections de supervision efficaces des autorités communautaires.

Un autre champ de travail est l'harmonisation des exigences en matière d'assurances devenue nécessaire après l'impact profond des événements de septembre 2001 qui a bouleversé l'économie du secteur aérien. La Commission avait permis aux Etats membres de prendre en charge la couverture d'assurance pour risques de guerre après la résiliation de cette clause par les compagnies d'assurances afin de ne pas discriminer davantage ce secteur frappé de plein fouet par rapport à la concurrence surtout nord-américaine et asiatique. Ces mesures d'aide publique ont été reconduites pour finalement venir à échéance en date du 31 octobre 2002, après que la Commission eut constaté un certain retour à la normale sur le marché des assurances et la disponibilité de polices à des tarifs raisonnables. Parallèlement eurent lieu des discussions sur l'idée de créer un fonds mutuel pour risques de guerre. Plusieurs schémas (américain, communautaire, mondial...) ont été pris en compte en tant que base d'un régime mutuel. Les Etats membres se sont clairement prononcés en faveur d'un régime à établir sur le plan mondial sur base de travaux résultants de l'OACI. Toutefois aucun accord commun n'a pu être dégagé lors des Conseils « Transports » et « Economie et Finances », le régime proposé laissant encore trop de points importants sujets à discussions.

Il est à remarquer que le Grand-Duché de Luxembourg comme les pays scandinaves s'est prononcé dans un premier temps en défaveur d'une adhésion à un tel régime qui n'apporterait pas un surplus à son industrie aéronautique pour l'instant.

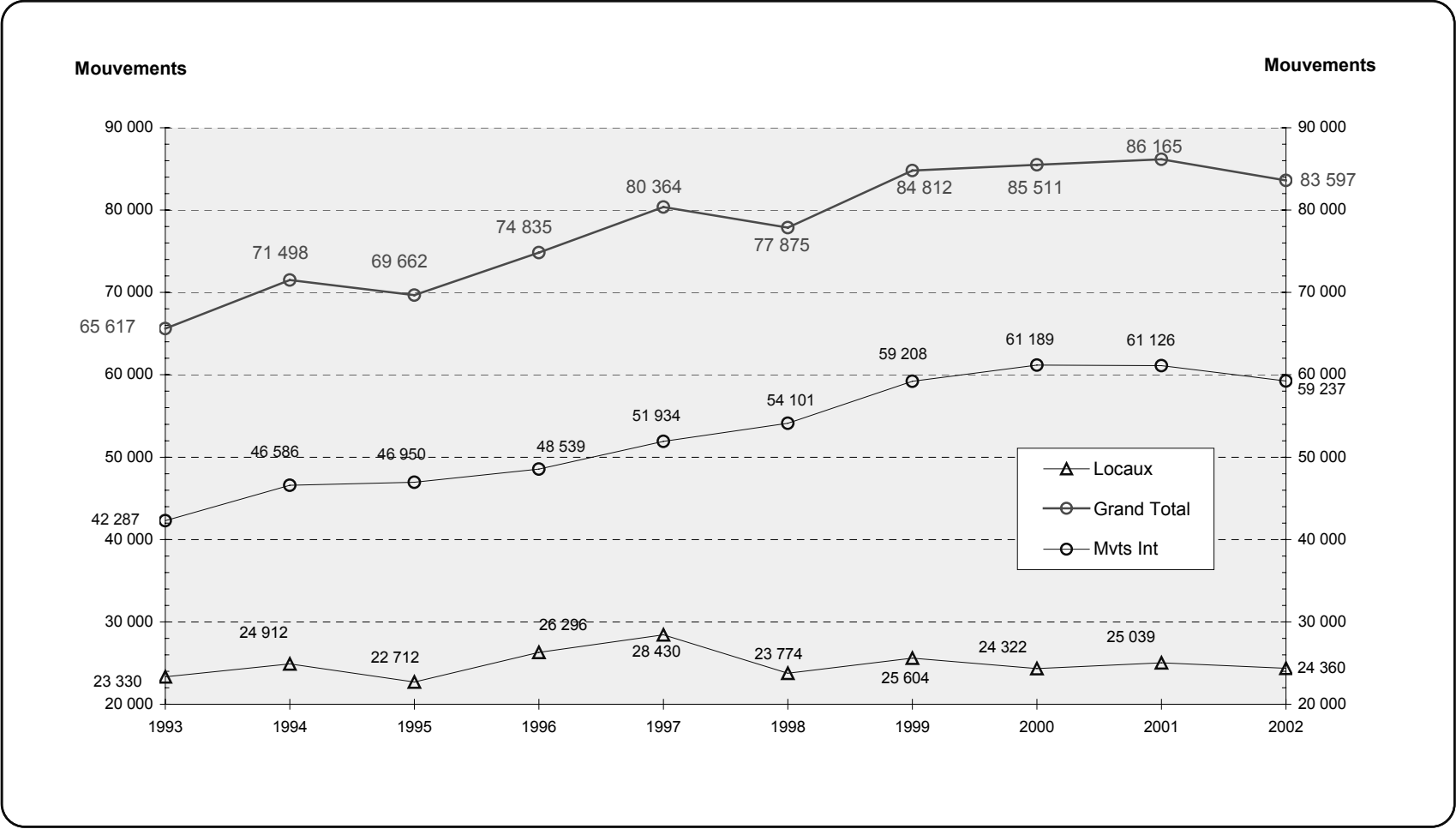
L'harmonisation des exigences en matière d'assurance fait aussi l'objet d'une proposition conjointe de règlement du Parlement européen et du Conseil qui entendent mettre en place un cadre juridique définissant les conditions de l'assurance et fixant les montants minimaux à respecter à tout moment par les transporteurs aériens et les exploitants d'aéronefs tant de la Communauté que de pays tiers pour couvrir leur responsabilité vis-à-vis des passagers, des bagages, des marchandises, du courrier et des tiers. Ce cadre qui fera l'objet de nombreux débats lors des mois à venir devrait fournir d'ici la fin 2003 la sécurité juridique impérative vis-à-vis des compagnies aériennes et assurer une application transparente, non discriminatoire et harmonisée de normes communes.

En matière de bruit des avions, le Parlement européen et le Conseil ont adopté en date du 26 mars 2002 une directive relative à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté. Cette directive est censée faire une approche équilibrée et tente de concilier les nécessités et intérêts de toute activité aérienne et la réduction envisagée des nuisances sonores générées par les avions tant à leur source que par des mesures d'aménagement. La transposition de la directive en droit national est actuellement en cours.

Sur le plan juridique il convient de rappeler l'arrêt rendu par la Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) à Luxembourg en date du 5 novembre 2002 qui juge contraires au droit communautaire plusieurs dispositions essentielles d'accords « ciel ouvert » sur les droits de trafic aérien, conclus bilatéralement avec les Etats-Unis par huit pays de l'Union européenne dont le Luxembourg. Elle a donné partiellement satisfaction à la Commission européenne, qui réclame depuis des années le droit de négocier elle-même, au nom des compagnies de toute l'Union, un accord global sur les droits de trafic aérien avec les Etats-Unis. La portée exacte de la décision de la CJCE reste cependant à éclaircir puisqu'elle n'a privé les Etats membres que d'une partie de leurs prérogatives en matière de droits de trafic. Actuellement des tractations sont en cours au niveau communautaire afin de clarifier la situation juridique en ce qui concerne la négociation des accords aériens avec les pays tiers.

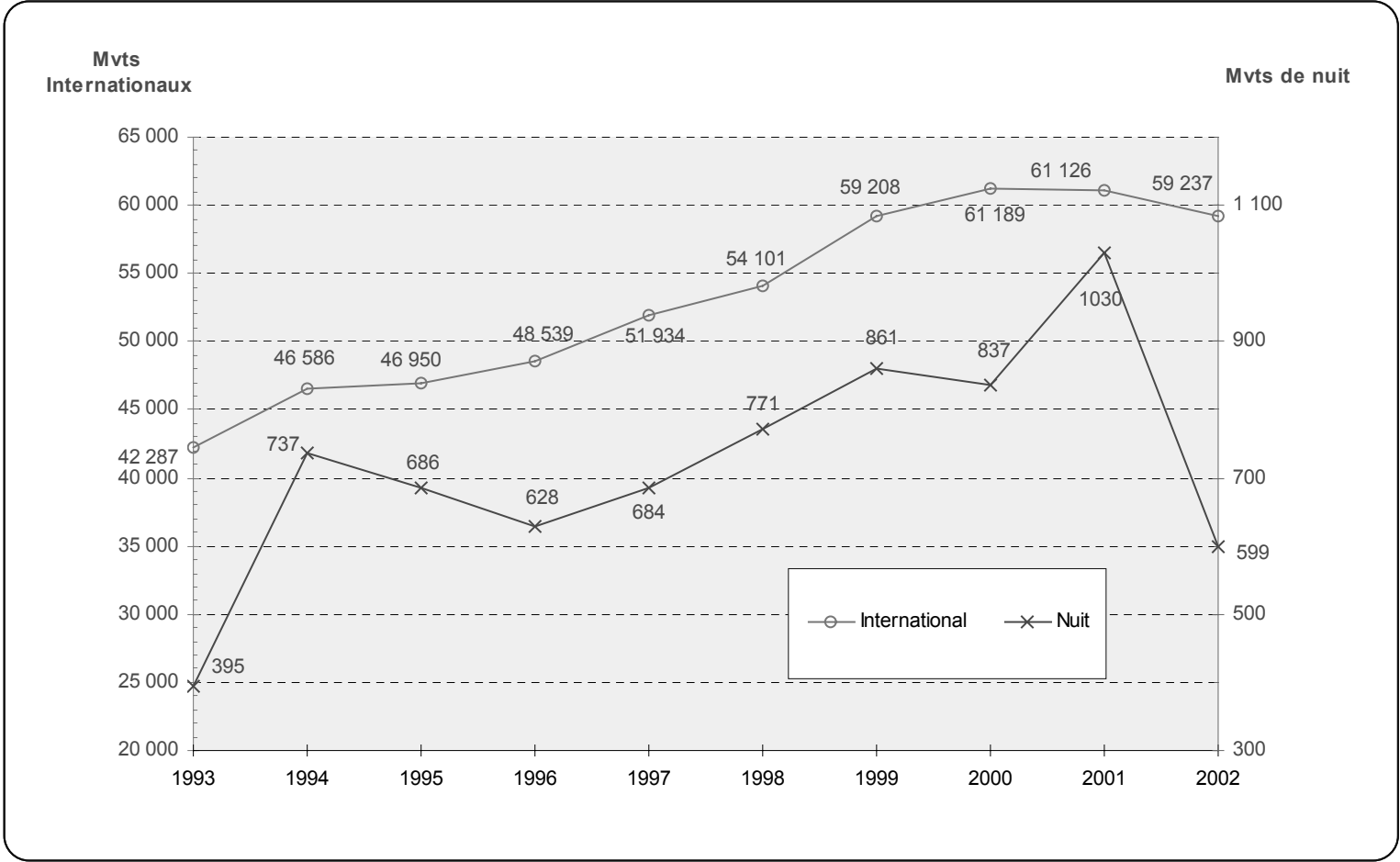
Les ministres des Transports des Quinze se sont enfin mis d'accord en décembre 2002 sur le paquet législatif « ciel unique européen » destiné à harmoniser l'organisation du transport aérien dans l'Union européenne pour 2005. Pour faire face à la saturation du ciel européen et briser le quadrillage des espaces aériens hétéroclites aussi multiples que variés fixés suivant des modalités par chaque Etat membre, la Commission essayait d'assurer une homogénéisation de l'espace aérien en créant un cadre réglementaire. L'initiative de Bruxelles qui a longtemps suscité l'opposition de certains pays craignant notamment des perturbations au niveau militaire et une privatisation du contrôle aérien a finalement trouvé l'aval de tous les Etats membres.

Evolution des mouvements



Annexe 1

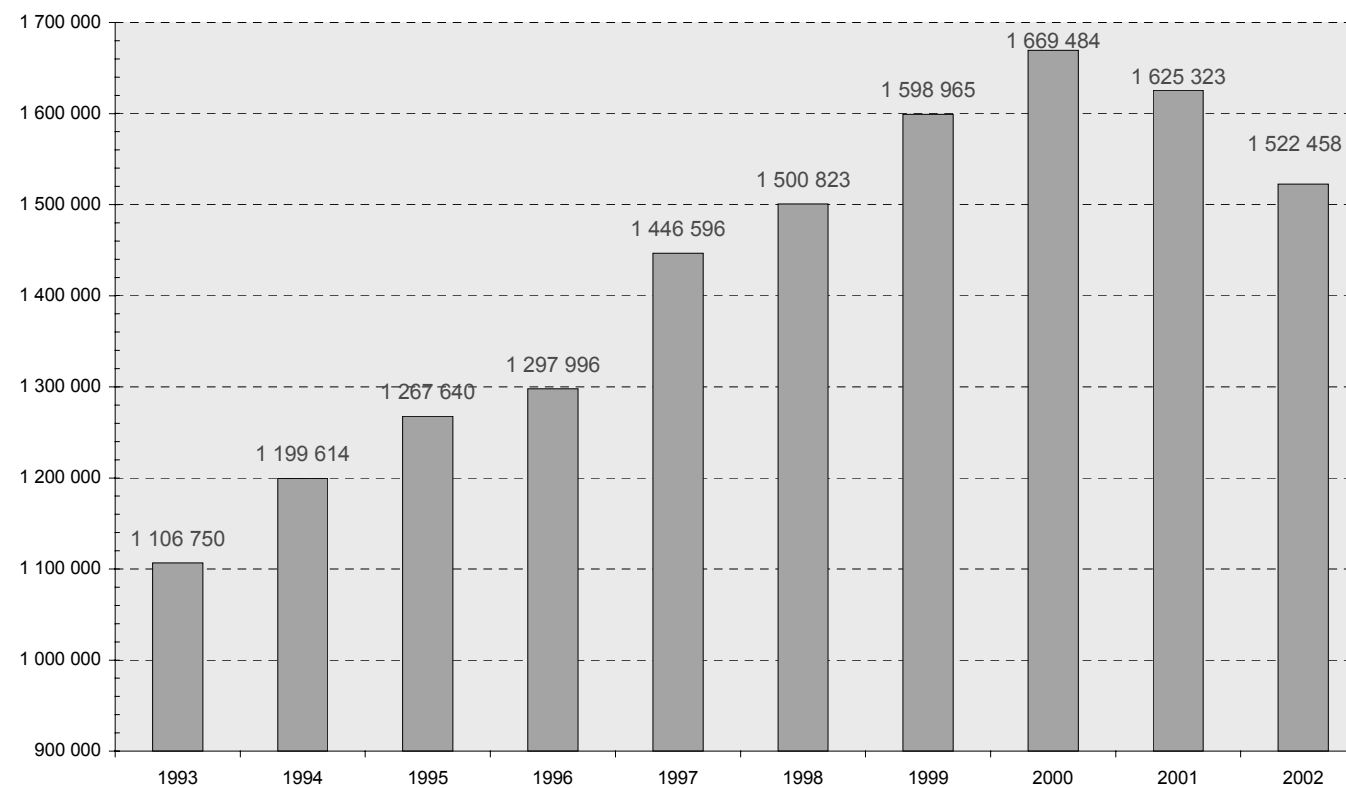
Evolution des mouvements internationaux et de nuit



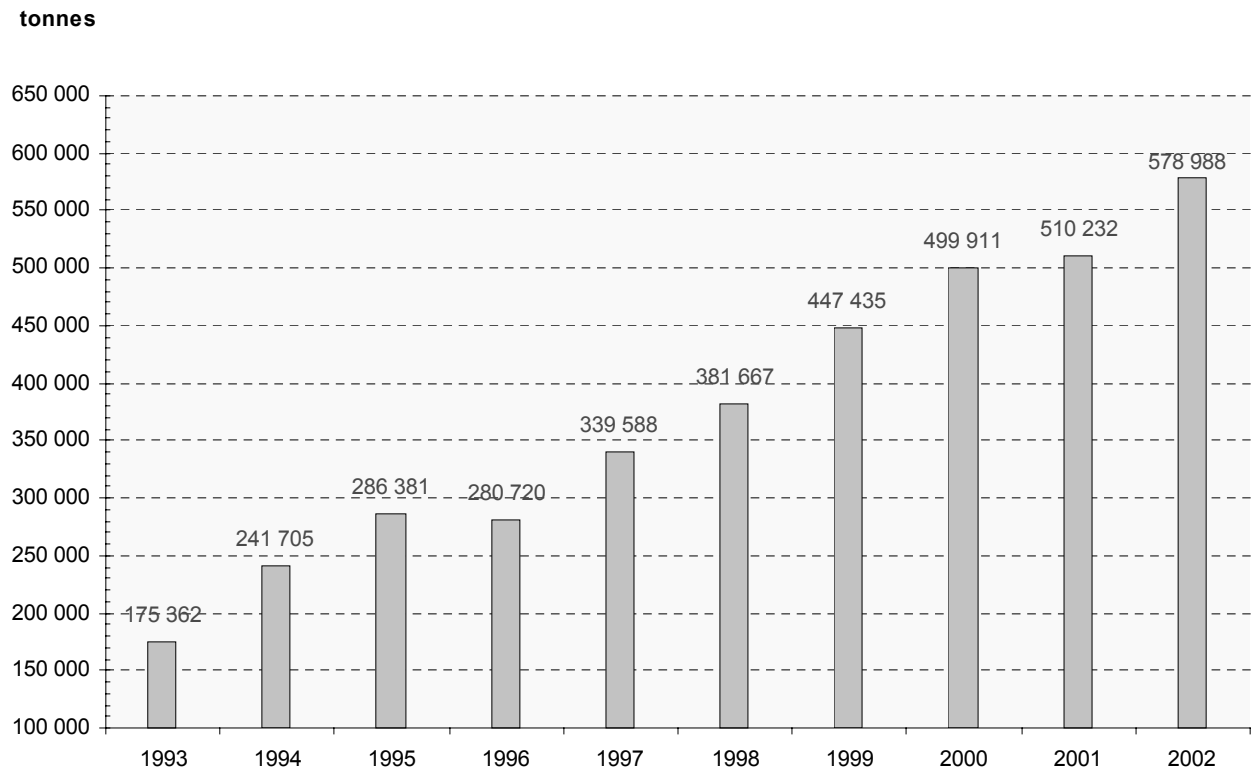
Annexe 2

Evolution des passagers

Passagers



Evolution du fret



4. La Navigation Intérieure et les Affaires Maritimes

4.1 La Navigation intérieure

Le 29 avril 2003 viendront à échéance les effets d'un système communautaire en vigueur depuis 1989 relatif à l'assainissement structurel dans la navigation intérieure. Ce système soutenu par la profession était destiné à réduire la cale excédentaire qui faisait baisser les prix des transports fluviaux de façon exorbitante. Il était également dans l'intérêt des bateliers qui voulaient cesser leurs activités.

Malheureusement le financement des mesures nécessitait la perception de taxes qui évidemment ont dû être payées par les seuls transporteurs de la navigation intérieure et de ce fait constituaient un renchérissement des transports visés. Il n'a jamais été possible de quantifier le tonnage "perdu" par la navigation au profit de ses concurrents.

Autres conséquences du système communautaire: Puisque le transporteur fluvial qui voulait immatriculer un nouveau bateau anciennement immatriculé hors U.E. devait payer une taxe sensible ou bien "déchirer" une cale identique à celle à immatriculer, un effet pervers s'est installé qui consistait à "déchirer" la petite et plutôt ancienne cale de sorte que sur le marché il n'y avait pratiquement plus de petits bateaux. Cette vérité enlevait à la navigation intérieure un certain nombre de transports qui ne pouvaient pas être effectués de façon rentable par les grands bateaux.

Le présent chapitre se subdivise de la façon suivante:

- activité législative
- activités internationales
- Port de Mertert
- Service de la Navigation

4.1.1. L'activité législative

- La loi du 13 janvier 2002 portant approbation et application de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure a instauré un système international de perception d'une rétribution pour la réception et l'élimination des déchets relatifs à l'exploitation des bateaux.

En tenant également compte du principe pollueur-payeur, la navigation intérieure entend renforcer encore davantage son rôle modèle de système de transport économe en énergie, propre et sûr.

Jusqu'à présent seuls la Suisse, les Pays-Bas et le Luxembourg ont ratifié la Convention; une entrée en vigueur interviendra seulement après ratification de la Belgique, de la France et de l'Allemagne.

- Le règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant les sports nautiques sur la Moselle a adapté les dispositions de base de 1989 à l'évolution technique en réglementant notamment le sport par moto aquatique.
- Le règlement grand-ducal du 29 avril 2002 portant réglementation de la police et de la sécurité sur les cours et plans d'eau a été pris pour les mêmes motifs en remplaçant certaines dispositions de 1988.
- La même remarque vaut pour le règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes et l'exploitation des infrastructures d'accostage sur la Moselle.
- Le règlement ministériel du 30 avril 2002 fixant l'inventaire des quais publics de la Moselle découle directement des dispositions de l'article 10 du règlement grand-ducal prémentionné.
- Le règlement grand-ducal du 12 décembre 2002 portant application de la directive no 76/135/CEE du 20 janvier 1976 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de navigation intérieure telle qu'elle a été modifiée par la directive du 23 novembre 1978 introduit une grande facilité pour les conducteurs de bateaux disposant d'un certificat de visite des bateaux du Rhin en ce sens qu'une homologation nationale n'est plus requise; d'autre part une interruption de navigation doit maintenant être décrétée dès qu'il a été constaté que le bateau constitue un danger.

4.1.2. Les activités internationales

4.1.2.1. *La Commission Economique pour l'Europe (Nations-Unies à Genève)*

La Commission s'est penchée sur les mesures visant à promouvoir les transports par voie navigable (p.ex. élimination des goulets d'étranglement), sur l'unification des prescriptions technique et de sécurité en navigation intérieure, sur la prévention de la pollution à partir des bateaux, sur la standardisation des navires et des voies d'eau intérieures utilisées en navigation fluvio-maritime etc.

La Commission Economique pour l'Europe, de par ses résolutions qu'elle fait adopter par ses Etats membres, joue un rôle éminemment important dans l'intérêt d'une harmonisation des règles et standards valables dans toute l'Europe.

4.1.2.2. *L'Union Européenne*

L'activité fluviale en Europe étant depuis ses débuts une activité transfrontière, la profession n'avait pas trop de problèmes pour s'adapter aux vues de l'Union Européenne en la matière. C'est ainsi que la navigation intérieure était le premier mode de transport dont la réglementation au niveau du Conseil de l'U.E. a pu être terminée il y a un certain temps.

Ce qui reste à faire sont des adaptations au progrès technique, mais ces mesures resteront toujours d'actualité.

Les décisions de la Commission de la Moselle sont publiées par arrêté grand-ducal; à cet effet il y a lieu de se reporter au Mémorial.

4.1.2.3. La Commission Centrale pour la navigation du Rhin

Le Luxembourg n'est pas membre de cette Commission, mais il se fait représenter à certaines réunions de comités importants par des experts ou observateurs.

Dans le cadre des activités du comité du droit fluvial par exemple il y a un certain besoin d'information en matière de projets de réglementation de la circulation fluviale, car en principe les règles valables sur le Rhin sont reprises pour la Moselle.

En date du 9 septembre 1996 a été signée à Strasbourg la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. Cette convention importante pour l'environnement a été ratifiée entretemps par la Suisse, les Pays-Bas et le Luxembourg. Des problèmes d'ordre constitutionnel ont surgi en France, en Allemagne en Belgique peu après la signature du texte. L'absence de ratification par ces trois pays empêche une entrée en vigueur de la Convention nonobstant l'existence de dispositions plus anciennes.

4.1.2.4. La Commission de la Moselle

En 2002, cette Commission a tenu deux séances plénières où des décisions importantes ont été prises. Ainsi elle a décidé de laisser le niveau des péages inchangé jusqu'à nouvel ordre, vu la fragilité du trafic sur la Moselle et tout en considérant que la situation économique dans laquelle se trouve actuellement la navigation intérieure, ne permet pas d'imposer des coûts supplémentaires à cette profession.

Une série de modifications et de compléments ont été apportés aux règles de circulation de la Moselle afin de tenir compte de l'évolution de la technique en matière de sécurité et des besoins de la navigation.

Soucieux de faciliter la navigation par une mise en concordance aussi large que possible entre les prescriptions applicables sur la Moselle et celles applicables sur le Rhin, il a été décidé d'introduire le nouveau "Guide de radiotéléphonie pour la navigation intérieure" et de remplacer le "Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR" par une version complètement révisée.

La Commission a en outre été informée par son Comité technique du stade actuel des travaux réalisés dans le cadre de l'approfondissement de la Moselle au droit de son confluent avec le Rhin, dans le secteur de Coblenz, ainsi que de l'état d'avancement du projet de dédoublement des écluses dans le secteur allemand

4.1.2.5. Le Benelux

En 2002, la "sous-commission" transports par voie navigable n'a pas tenu de réunion; ce fait s'explique en partie par l'absence de connexion directe entre notre réseau fluvial et le réseau belgo-néerlandais.

4.1.3. Le Port de Mertert

Les transbordements au Port ont accusé au cours du 1^{er} semestre 2002 une augmentation importante alors que le 2^e semestre affichait un recul certain, de sorte que malgré tout le trafic fluvial global du Port affichait une augmentation de 2,4 % (2.058.327 to en 2002 comparé à 2.010.221 to en 2001). Les importations par le Port constituent plus que le double des exportations. En effet les importations de matière premières pour la sidérurgie ont augmenté de 6,7 %, celles des produits pétroliers de 9,4 % % et les produits agricoles de 15,5 %.

Parmi les exportations seul le clinker de ciment a affiché une hausse importante de 19,1 %.

Il y a lieu également de relever la performance remarquable de la dépendance de Bech-Kleinmacher qui au courant de l'année 2002 a su augmenter son trafic (exportations et importations à 121.264 to) soit 31,2 %.

Pour plus de détails, prière de se reporter au tableau statistique ci-après et aux différents graphiques.

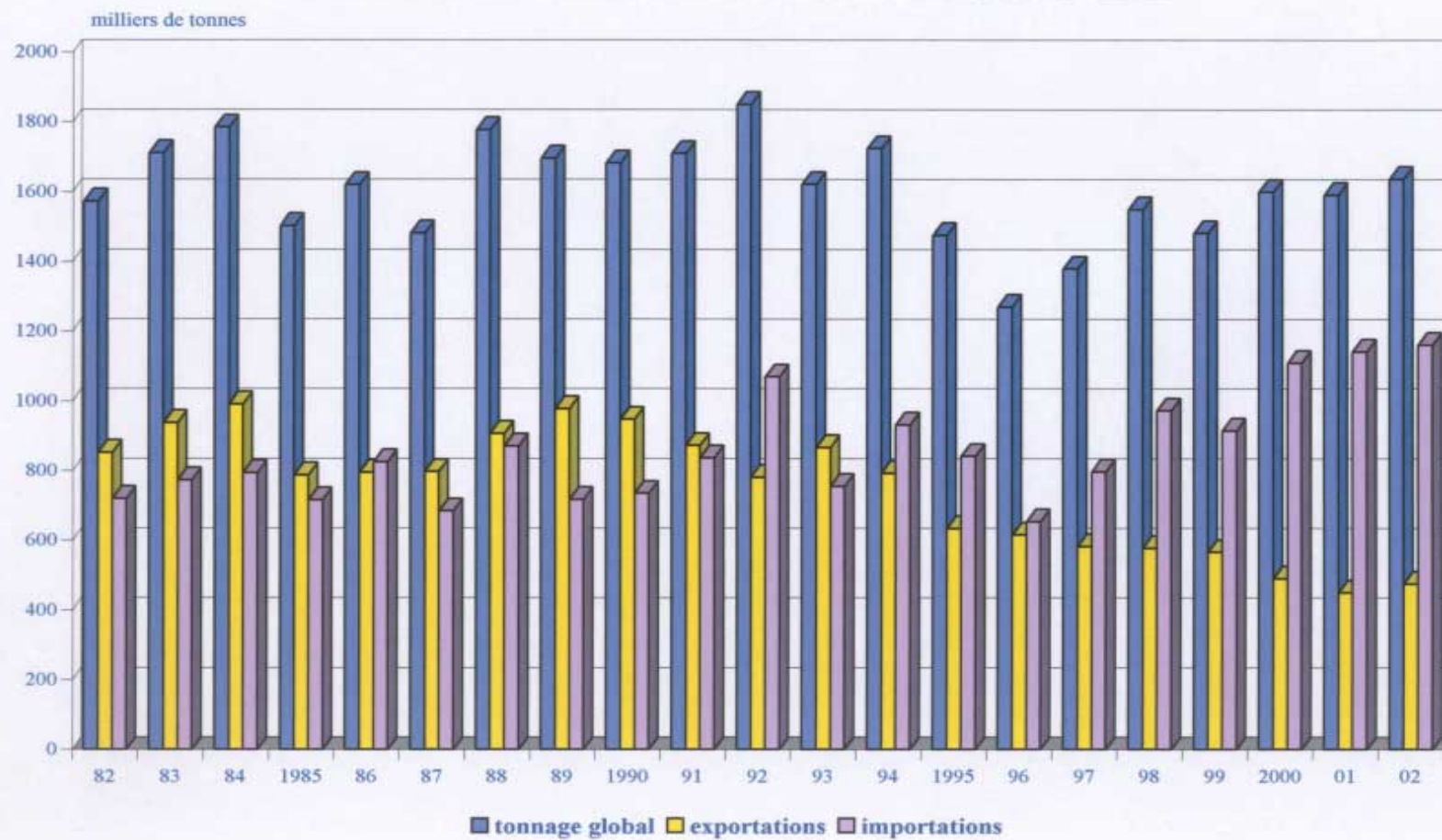
DONNEES STATISTIQUES GENERALES: ANNEE 2002

Unité: Tonne

	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>diff. %</u>		<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>diff. %</u>
TRAFFIC GLOBAL GENERAL	2 058 327	2 010 221	+ 2.4%				
TRAFFIC GLOBAL PORT DE MERTERT	1 636 007	1 591 281	+ 2.8%				
exportations	475 188	449 993	+ 5.6%				
importations	1 160 819	1 141 288	+ 1.7%				
EXPORTATIONS	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>diff. %</u>	IMPORTATIONS	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>diff. %</u>
produits sidérurgiques	137 652	166 684	- 17.4%	produits sidérurgiques	415 309	403 132	+ 3.0%
dont: laminés finis et demi-produits	128 519	166 684	- 22.9%	dont: matières premières	409 721	383 839	+ 6.7%
sories de four électrique	9 133			produits finis et demi-produits	5 588	19 293	- 71.0%
clinker de ciment	335 450	281 630	+ 19.1%	charbon	59 699	83 156	- 28.2%
produits agricoles		600		produits pétroliers	391 896	358 154	+ 9.4%
divers	2 086	1 079	+ 93.3%	matériaux de construction	84 481	82 545	+ 2.3%
				produits agricoles	75 881	65 719	+ 15.5%
				divers	133 553	148 582	- 10.1%
	<u>2002</u>	<u>2001</u>	<u>diff. %</u>				
		Nombre de bateaux	1 096	1 129	- 2.9%		
		dont: chargés	350	354	- 1.1%		
		déchargés	746	775	- 3.7%		
TRAFFIC DEPENDANCE BECH-KLEINMACHER *							
exportations et importations	121 264	92 404	+ 31.2%				
nombre de bateaux	88	72	+ 22.2%				
TRAFFIC TERRESTRE PORT *	155 594	176 758	- 12.0%				
TRAFFIC TERRESTRE ZONE INDUSTRIELLE PORT *	145 462	149 778	- 2.9%				

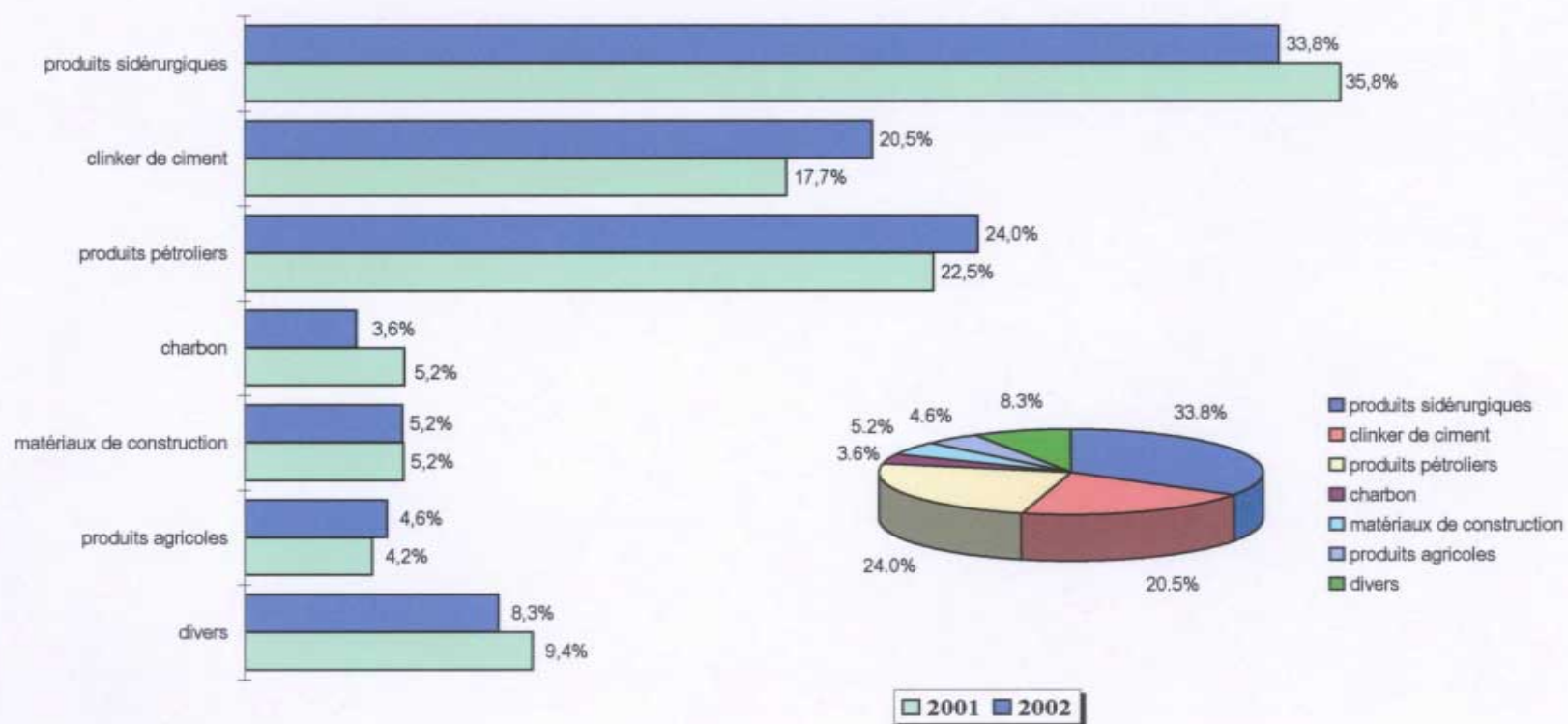
* compris dans le trafic global général

EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL PORTUAIRE



TRAFIC PORTUAIRE FLUVIAL PAR PRODUITS

en % du tonnage global - trafic dépendance Bech-Kleinmacher non compris

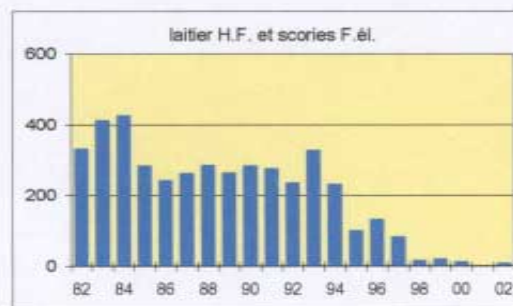
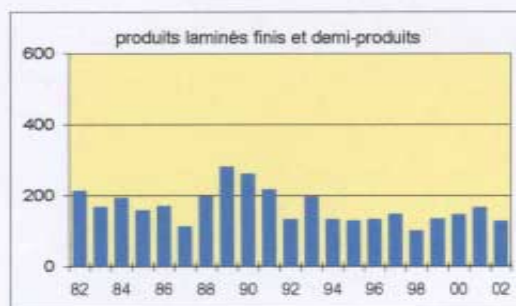


TONNAGE GLOBAL FLUVIAL BECH-KLEINMACHER COMPRIS: 2001: 1.683.685 t - 2002: 1.757.271 t

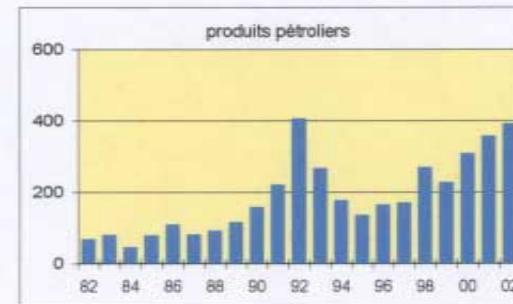
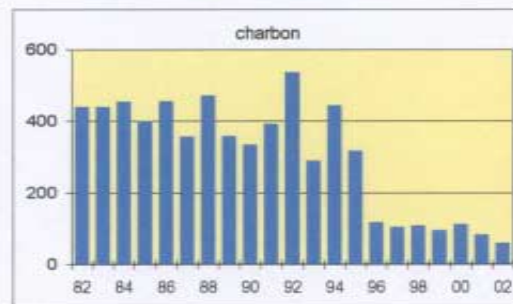
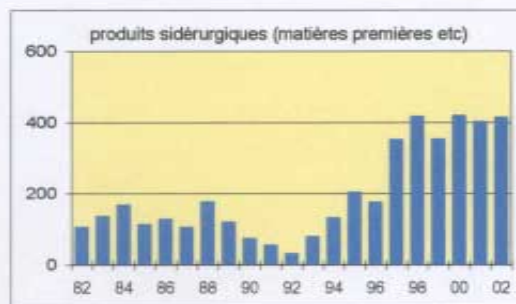
EVOLUTION DES PRINCIPAUX PRODUITS

en milliers de tonnes

exportations



importations



4.2. Le Service de la Navigation

4.2.1. Le contexte général

A la suite de la Convention tripartite signée le 27 octobre 1956, le Luxembourg a 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.

Pour notre pays il s'agit du seul mode de transport capable d'offrir, par le biais du réseau des voies d'eau régies par un régime de droit international public, un libre accès aux ports de mer et aux principaux ports fluviaux européens. Le désenclavement fluvial de notre pays ne s'est en somme non 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 dépendante des échanges internationaux.

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 65.6 du budget des recettes). Les compensations ainsi effectuées par la Société Internationale de la Moselle au titre du remboursement des dépenses de personnel des barrages-écluses et des frais d'entretien du secteur luxembourgeois de la Moselle canalisée atteindront pour 2002 l'ordre de 1,1 million d'euros.

Â Les missions

L'Etat luxembourgeois est appelé à assurer un large éventail d'activités spécifiques en vue de pouvoir assurer 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'exécution des missions en question se trouve confiée au Service de la Navigation qui assure toutes les interventions de gestion et de surveillance nécessaires pour garantir la conformité, la continuité et la sécurité d'exploitation ainsi que d'une manière générale toutes mesures de sauvegarde et de valorisation de ce patrimoine.

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.

S'y ajoute enfin l'exercice des fonctions de police de la voie d'eau, c'est-à-dire les interventions préventives et répressives en vue de garantir la sécurité et la fluidité de la circulation, l'intégrité matérielle du domaine public fluvial, ainsi que les secours et l'assistance nautique en cas d'avaries ou d'incidents sur la voie d'eau.

Â Les moyens

Les missions en question sont assurées par un effectif qui comportait en 2002 22 agents répartis selon l'organisation suivante:

- gestion générale: 5 agents, dont un employé;
- unité technico-nautique: 5 agents;
- unité d'exploitation des barrages-écluses: 2x6 agents par roulement interrompu.

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

L'utilisation commerciale s'est, malgré une conjoncture économique, et parfois aussi climatique, difficile, maintenue à un haut niveau et ceci tant en ce qui concerne le trafic marchandises que passagers. Les activités nautiques relevant du domaine des utilisations dites de plaisance, n'ont par contre pas cessé de progresser.

4.2.3. L'exploitation des infrastructures de la voie d'eau en chiffres

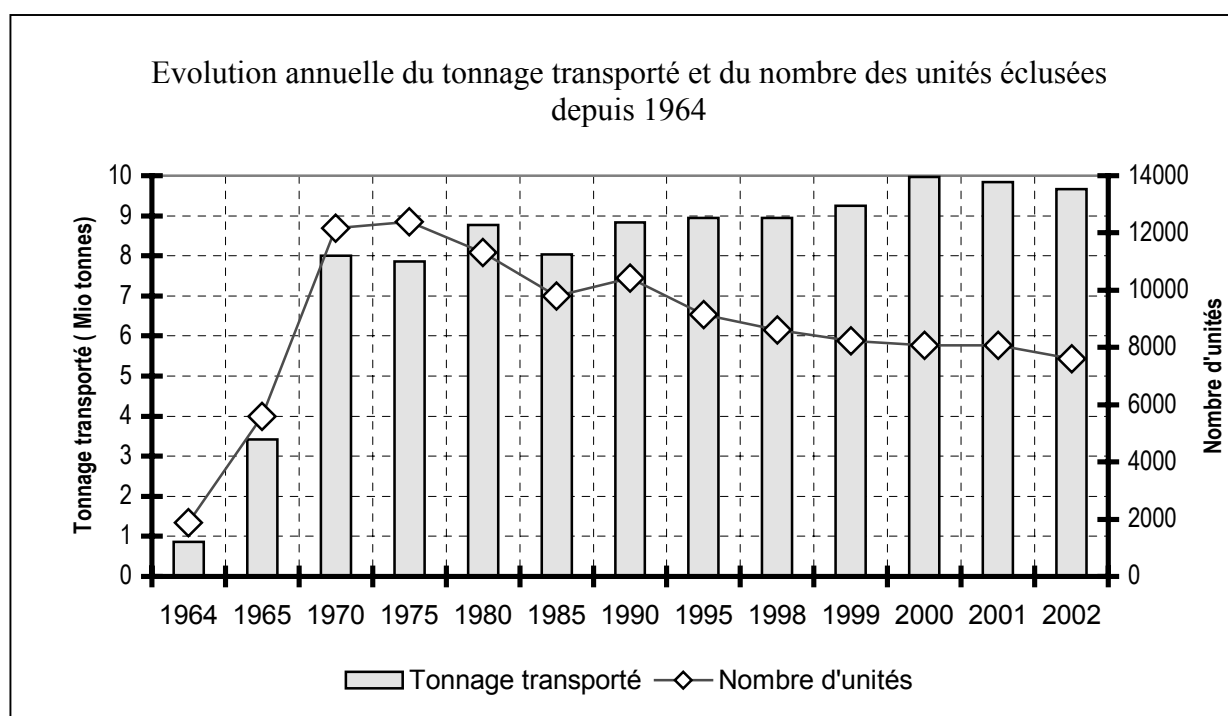
Â L'exploitation commerciale de la voie d'eau

En ce qui concerne le volet de l'exploitation commerciale de la Moselle canalisée, une somme de 67.540,00 € a été encaissée pour le compte de la Société Internationale de la Moselle, au titre de péages de circulation respectivement de taxes d'éclusage.

Â Les résultats du transport de marchandises

Pour ce qui est du transport de marchandises recensé à l'écluse de Grevenmacher, l'année 2002 a été clôturée comme suit :

• Tonnage transporté :	9.664.028	tonnes
• Mouvements de bateaux à marchandises chargés :	6.162	unités
• Mouvements totaux de bateaux à marchandises :	7.598	unités
• Capacité de charge théorique des bateaux	11.294.840	tonnes



En ce qui concerne l'évolution du tonnage transporté, on constate que le trafic s'est maintenu, en dépit d'une conjoncture économique médiocre, à un haut niveau (-1,41%).

Les évolutions des flux et des groupes de marchandises ont été assez variées. Les tendances se sont finalement soldées par:

- un trafic de 5.740.777 tonnes vers l'amont portant sur le transport:

- de combustibles minéraux solides	61 %
- de minerais et de déchets ferreux	26 %
- de produits métallurgiques, matériel de construction, engrais	12 %
- un trafic de 3.923.251 tonnes vers l'aval portant sur le transport:

- de produits agricoles	46 %
- de denrées alimentaires	19 %
- de produits métallurgiques	19%
- de minerais et matériaux de construction	13%

A préciser que la composition de la flotte des bateaux à marchandises naviguant sur le réseau rhénan est caractérisée par la croissance des unités de taille importante. Cette situation ne se fait non seulement sentir au niveau administratif (autorisation spéciales), mais implique également des adaptations à réaliser au niveau matériel (infrastructures surtout) et organisationnel.

Â 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 2002 comme suit:

• Mouvements de bâtiments à passagers recensés à l'écluse de Grevenmacher :	267
• 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:	798
• Nombre de sasements à l'écluse à nacelles:	1437

Pour l'année 2002, on peut noter un accroissement des activités des croisières fluviales, phénomène qui contribue à la notoriété touristique et à la diversification économique de notre pays.

4.2.4. La gestion des infrastructures du domaine public fluvial

Pour ce qui est de la gestion des infrastructures de transport, il a été possible de garantir la continuité d'exploitation technique et administrative de la voie d'eau.

S'agissant d'infrastructures opérationnelles 24/24 heures 7/7 jours pendant toute l'année, il convient de préciser que le Service de la Navigation est tenu, en vue de pouvoir répondre aux impératifs de continuité d'administration respectivement d'accessibilité et d'intervention de l'autorité gestionnaire de la voie d'eau, d'assurer un service de permanence.

Â *La gestion domaniale proprement dite*

En ce domaine, les efforts de l'autorité 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 qui concernaient en 2002, plus particulièrement l'aménagement d'infrastructures à vocation touristique et de récréation le long de la Moselle, ainsi que la mise en place d'installations flottantes ou terrestres.

Â *Les activités destinées à assurer la sécurité d'exploitation*

L'objectif principal, en matière d'exploitation des infrastructures de la voie d'eau, est de garantir une exploitation en mode continu, d'assurer la sécurité de navigation et des riverains et de maintenir une cohabitation harmonieuse entre les usagers et ce tout en essayant de concilier les intérêts de la navigation avec toutes les autres activités qui ont lieu sur cette infrastructure naturelle de transport.

L'objectif de sécurité a pu être satisfait moyennant une action ferme et ciblée au plan préventif. Ces activités sont assurées sur base d'un plan d'action annuel des activités de contrôle, d'information et d'assistance nautique établi en étroite concertation avec les acteurs nautiques indigènes.

Comme il importe en outre d'assurer la sécurité et la fiabilité d'utilisation des infrastructures de navigation et la préservation de toutes les dépendances du domaine public fluvial, il va sans dire que ceci implique une surveillance sans faille et des inspections systématiques. S'agissant d'activités assez particulières, il semble intéressant de préciser à ce sujet qu'il s'agit notamment de:

- a) l'inspection et du contrôle systématique de l'état (y compris sondages bathymétriques) respectivement de la sécurité d'utilisation ou de fonctionnement des infrastructures relevant du domaine public fluvial luxembourgeois, dont notamment:
 - 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.
 - réseau radio et équipements limnimétriques.
- b) la surveillance de l'état du balisage flottant, de la signalisation nautique terrestre et des conditions d'accès terrestres;

- c) la vérification de l'absence d'effets nuisibles émanant d'infrastructures autres que de navigation (échos radars perturbateurs p.ex.);
- d) le contrôle du gabarit aérien des sections de navigation et de l'absence d'entraves.

Au niveau des améliorations ayant pu être réalisées au cours de l'exercice sous revue, il y a lieu de signaler:

- La finalisation du hall multifonctionnel à Merttert, qui a doté le Service de la Navigation des infrastructures qui ont jusqu'ici fait défaut au niveau des ateliers techniques et des surfaces bureau, de garage et de stockage.
- La mise en service d'un nouveau système de sondage bathymétrique, qui a permis d'optimiser la surveillance systématique de l'état des infrastructures de la rive luxembourgeoise de la Moselle.
- Le remplacement de l'embarcation d'intervention de Grevenmacher par une embarcation motorisée polyvalente avec refuge mobile.
- L'engagement des études destinées à aboutir au renouvellement du système de transmission hydrométrique. L'objectif est de mettre en place un réseau de transmission intégré conforme aux impératifs de sécurité et d'exploitation de la voie d'eau.

En ce qui concerne les plus amples études et travaux préliminaires réalisées dans l'intérêt de la création d'une infrastructure adéquate pour la mise à l'abri de la flotte étatique prévue notamment dans le cadre de l'étude de sécurité initiée par le Ministère des Transports, ils ont été poursuivis au cours de l'exercice 2002.

Â L'exploitation des barrages-écluses

L'objectif de sécurité, de fiabilité et de continuité d'exploitation vaut tout particulièrement pour l'exploitation des ouvrages clés de la voie d'eau, c'est-à-dire les barrages et écluses de la Moselle.

Les réalités techniques et les aléas hydro-météorologiques empêchent néanmoins que l'ambition d'un service en mode continu puisse être vraiment satisfaite. Les impératifs techniques (pannes et autres désaffectations temporaires programmées) ont ainsi imposé au cours de l'année 2002 des interruptions d'exploitation des écluses de 310 heures à Grevenmacher et de 30 heures à Stadtbredimus.

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. La plage de fonctionnement du barrage est limitée par les positions fermées ou ouvertes des vannes qui correspondent à un état d'étiage, respectivement des débits dépassant 800 m³/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, une vigilance de tout instant, des interventions préventives, des travaux d'entretien, de maintenance, de révision, de rénovation, sans ou dans le cadre d'arrêts d'exploitation temporaires, le bon fonctionnement des ouvrages sont nécessaires.

Pour l'année 2002, 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:	1837 h	3387 h	3283 h	3193 h
• Durée des mises hors service pour opérations programmées de maintien en état:	2750 h	28 h	149 h	4207 h
• Durée des interruptions de fonctionnement (pannes):	0	0	0	0

- L'installation d'un équipement de gestion et de contrôle des accès permettant de sécuriser et de documenter la circulation sur les ouvrages.
- Les efforts destinés à conformer l'exploitation des barrages-écluses de Grevenmacher et de Stadtbredimus aux dispositions de la loi relative aux établissements classés ont été poursuivis. Cette affaire pourra de toute vraisemblance être finalisée au cours de l'année 2003.

Â *L'exploitation des infrastructures publiques*

L'insuffisance des capacités d'accueil des infrastructures publiques de stationnement sur la Moselle luxembourgeoise exige des mesures de coordination particulières, notamment pour ce qui est du transport de personnes. Cet objectif a pu être atteint moyennant 1191 interventions administratives circonstanciées.

4.2.5 Le maintien en état des barrages et écluses de la Moselle

La sécurité et la fiabilité de fonctionnement des ouvrages hydrauliques demandent un effort constant et systématique de surveillance et d'entretien, car les ouvrages portent peu à peu le poids des ans.

La stratégie en matière d'entretien, respectivement de maintien en état, a été d'assurer ces activités des plus vitales sur base d'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 conditionnés par l'état technique, et à défaut de possibilités d'augmenter l'efficacité opérationnelle en matière d'entretien, les efforts au niveau du renouvellement et du remplacement des éléments les plus exposés et des équipements les plus sensibles devront être intensifiés. Un programme de renouvellement pluriannuel a été établi à cet effet.

Les activités de restauration et de modernisation destinées à adapter les ouvrages au progrès technique et rendre de par là leur exploitation plus fiable et sûre ont été poursuivies.

Cette démarche d'ensemble est en effet indispensable pour pouvoir répondre aux enjeux et ce tant au plan de la pérennité de fonctionnement des ouvrages que de la sécurité des agents ou des usagers.

Pendant les années à venir, il s'agira de poursuivre les efforts pour pouvoir finaliser le programme de modernisation et de faire face aux exigences et contraintes qu'implique le recours à des technologies nouvelles. A ce niveau il y a lieu de citer surtout la nécessité impérieuse d'adapter la qualification du personnel de maintenance aux exigences engendrées par cette modernisation.

4.2.6. La police de la voie d'eau

Les fonctions de police de la voie d'eau sont assurées à titre accessoire par un pool d'agents polyvalents, spécialisés et dûment assermentés, formés et outillés à cet effet.

Â Activités de prévention, de sécurisation et de répression

Parmi les actions ciblées effectuées à ce niveau au cours de 2002 on peut citer les interventions programmées destinées à assurer:

- le respect des dispositions des mesures de police et d'exploitation prescrites pour le maintien de la sécurité et le bon ordre de la navigation ;
- la sécurisation de manifestations, de travaux ou d'activités extraordinaires organisées sur la voie d'eau;
- la sauvegarde du domaine public fluvial des atteintes et dégradations par des opérations préventives et répressives;
- le contrôle et la régulation de la circulation lors des périodes d'activités de plaisance très intenses. A préciser que les activités de contrôle programmées ont été mises en œuvre en étroite concertation avec les autorités de police allemandes..
- Suite à la circulation massive des motos aquatiques dans le secteur de Stadtbredimus-Schengen, le Service de la Navigation a dû procéder, en outre, à des mesures de gestion particulières en ce qui concerne l'utilisation des infrastructures publiques de la voie d'eau.

Les infractions constatées lors de ces actions ont été réprimées moyennant procès-verbaux adressés au Procureur d'Etat.

Â Evénements extraordinaires

Sur la section germano-luxembourgeoise de la voie d'eau se sont produits 40 événements extraordinaires d'exploitation, qui peuvent être ventilés comme suit:

- | | |
|---|---|
| 3 | accidents de navigation ayant entraîné des dégâts matériels de moindre importance; |
| 8 | incidents avec répercussions temporaires sur les conditions d'exploitation de la voie d'eau ; |
| 2 | incidents en rapport avec des pollutions des eaux de la Moselle avec origine terrestre. |

4.2.7. Le matériel de navigation intérieure opérant sous pavillon luxembourgeois

Pour ce qui est de l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure au 31 décembre 2002, 78 unités étaient inscrites au registre luxembourgeois d'immatriculation dont :

- | | |
|----|------------------------|
| 23 | automoteurs ordinaires |
| 21 | 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 2002 une capacité de charge totale de 69.933 tonnes.

4.2.8. Les conditions hydrologiques

À Caractéristiques générales de l'année hydrologique

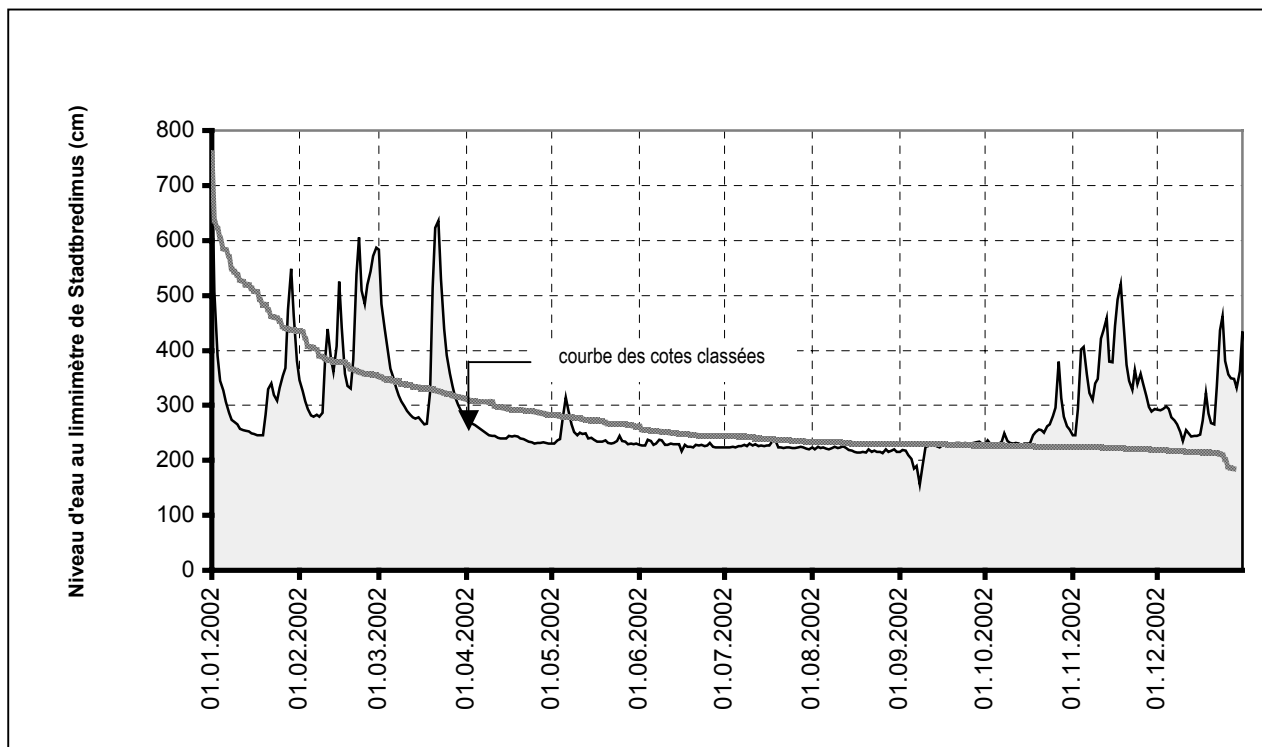
En ce qui concerne le régime hydrologique de la Moselle en 2002, il y a lieu de signaler:

- que des périodes de hautes eaux ont pu être observées au cours des mois de janvier, février, mars et novembre ;
- 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 2002, pas gênée par des glaces.

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

Paramètres caractérisant les conditions hydrologiques :								
ANNEES:	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
DEBIT DE LA MOSELLE								
Moyenne annuelle (m3/s)	206	96	126	143	193	180	218	190
Moyenne journalière minimale (m3/s)	30	20	22	16	20	25	27	22
Moyenne journalière maximale (m3/s)	1560	930	1320	1088	1131	690	1185	1451
TEMPERATURE EAU								
Température moyenne	14,7	14,1	14,8	14,4	14,7	15,0	13,15	12,91
Température minimale	2,9	1,1	1,0	3,7	4,0	4,8	1,7	0,60
Température maximale	27,9	26,8	27,0	26,6	26,2	25,9	26,10	24,80



À Les prestations de la cellule 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 2002, et avec référence à l'échelle de Stadtbredimus, comme suit:

- Durée de la période d'observation et d'analyse: (cote > 4,50 m) 564 heures
- Durée de la phase opérationnelle au plan externe: (cote > 5,30 m) 244 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".

Face aux problèmes rencontrés en la matière, une stratégie cohérente a été élaborée 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. Les ressources en matériel et en personnel nécessaires à cet effet ont été précisées dans le même rapport circonstancié, la réalisation des améliorations indispensables à ce niveau reste néanmoins à engager.

4.2.9. Evolutions et perspectives

L'évolution à moyen terme du flux de marchandises acheminé par la Moselle, se situe dans un contexte où les perspectives économiques restent moroses. .

En ce qui concerne les contacts avec l'autorité compétente allemande, il faut qu'au cours de l'année ces contacts permanents ont été institutionnalisés par le biais de la création d'une

"ständige Kontaktgruppe". Par ailleurs des contacts répétés ont aussi eu lieu avec les différents utilisateurs et acteurs nautiques.

Face à la spécificité et la technicité des missions, respectivement aux évolutions fulgurantes au plan normatif, réglementaire, technique et nautique, des efforts constants devront être réservés à la formation, c'est-à-dire au développement et au maintien du potentiel des compétences professionnelles des agents.

Pour les exercices à venir les efforts seront à concentrer d'une part en vue de la réalisation des mesures mises en évidence par l'étude de sécurité dont question ci-devant et d'autre part à la mise à disposition des moyens conformes aux enjeux.

4.3. Les Affaires Maritimes

4.3.1. Le contexte international

Pour la première fois depuis la forte hausse du prix du pétrole de la fin des années 70, presque toutes les régions du monde sont dans une période de ralentissement simultané de leur économie et on ne peut pas encore percevoir de reprise mondiale significative. La récession brutale de l'économie des États-Unis au quatrième trimestre de 2000 et au début de 2001, aggravée par les événements du 11 septembre, paraît avoir touché le fond, mais il n'y a pas encore de vraie reprise. Dans la zone euro, la croissance a fléchi et le chômage augmente. Au Japon, après une année de contraction, la récession s'est prolongée en 2002, mais il semble que son activité a commencé à croître au quatrième trimestre de l'année 2002.

S'agissant du transport maritime en particulier, qui assure 80% des échanges internationaux et qui est le mode de transport le plus utilisé, ce mouvement s'est accentué, en raison des perturbations qui ont affecté directement certains secteurs d'activité (tourisme, aéronautique) et de l'accroissement des incertitudes sur l'avenir. Les événements du 11 septembre 2001 se sont notamment traduits, pour les armateurs, par des chutes de volume d'activité et de fortes baisses de fret, ainsi que par une augmentation très forte des primes d'assurance. En outre, de nombreux gouvernements et les instances internationales, l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) et l'Organisation Internationale du Travail (O.I.T.) notamment, ont été amenés à revoir d'urgence et à titre hautement prioritaire leurs procédures et leur pratique dans le domaine de la sûreté maritime.

4.3.2. La politique communautaire

Après l'échouement de l'«Erika» le 12 décembre 1999, l'Union européenne a considérablement renforcé son arsenal législatif pour combattre la navigation de complaisance et mieux protéger l'Europe contre les risques de marées noires accidentelles.

Deux séries de propositions législatives ont été successivement proposées par la Commission, les paquets ERIKA-I (mars 2000) et ERIKA-II (décembre 2000), dont le détail figure plus loin.

Ces paquets de mesures ont un double objectif : d'une part renforcer la législation existante (en matière de contrôle dans les ports et de suivi des sociétés de classification), et d'autre part proposer de nouvelles mesures visant notamment l'accélération de l'élimination des pétroliers à simple coque, le renforcement du contrôle du trafic dans les eaux européennes, la création d'une Agence européenne de sécurité maritime et la création d'un fonds complémentaire d'indemnisation des dommages de marées noires (le fonds COPE).

A l'exception de la proposition concernant l'indemnisation des victimes de marées noires, pour laquelle les Etats membres ont préféré renvoyer le dossier à l'OMI, toutes les autres mesures ont été adoptées par le Parlement européen et le Conseil.

4.3.2.1 *Le paquet ERIKA-I*

Le paquet ERIKA-I concerne les lacunes les plus graves de la législation communautaire en matière de sécurité maritime révélées par la marée noire de décembre 1999:

- En premier lieu, il renforce la directive en vigueur relative au contrôle des navires par l'Etat du port. En effet, il en va de la sécurité maritime comme de la sécurité routière : le meilleur élément dissuasif, c'est la « peur du gendarme ». Il faut donc impérativement augmenter le nombre et l'intensité des contrôles dans les ports européens. En vertu des nouvelles dispositions, sur les 11 000 navires inspectés en moyenne chaque année, 4000 navires « à risque » feront l'objet d'une inspection approfondie, au lieu de 700 actuellement. En outre, les navires qui ont été déclarés plusieurs fois en mauvais état à l'issue d'une inspection seront mis sur une liste noire et l'accès aux ports de l'UE leur sera refusé.
- Ensuite, il renforce la directive en vigueur régissant les activités des sociétés de classification qui vérifient la sûreté de la structure des navires pour le compte des Etats du pavillon. Les critères de qualité applicables aux sociétés de classification ont été renforcés. Pour obtenir l'agrément communautaire les autorisant à exercer leurs activités dans l'UE, les sociétés de classification devront respecter ces critères renforcés. La qualité de leurs prestations fera également l'objet d'une surveillance rigoureuse, et en cas de mauvaise performance, elles pourront faire l'objet de sanctions : retrait temporaire ou permanent de l'agrément communautaire.
- Enfin, il a établi un calendrier pour le retrait progressif d'exploitation des pétroliers à simple coque dans le monde. Les pétroliers à double coque assurent une meilleure protection de l'environnement en cas d'accident. Se fondant sur cette constatation, l'OMI a décidé que tous les pétroliers construits à partir de 1996 devaient être à double coque. Le remplacement progressif des pétroliers à simple coque par des doubles coques a toutefois été étalé sur une très longue période, qui se termine en 2026. L'UE a insisté pour accélérer ce processus et a réussi à l'imposer au plan international : conformément aux nouvelles normes internationales et communautaires, les derniers pétroliers à simple coque se verront interdire l'accès aux eaux de l'UE dès 2015.

La Commission Européenne regrette toutefois que le calendrier figurant dans sa proposition initiale n'ait pas été maintenu, ce qui aurait pu permettre d'éviter l'accident du « Prestige ». En vertu du règlement finalement adopté par le Parlement européen et le Conseil, l'exploitation du Prestige devait s'arrêter le 15 mars 2005 au plus tard. Or, si le calendrier proposé par la Commission avait été maintenu, le « Prestige » aurait du être mis hors service le 1er septembre 2002.

En effet, la proposition initiale de la Commission indiquait que les pétroliers à simple coque de catégorie 1 tels que l'« Erika » ou le « Prestige » devraient être retirés à l'âge de 23 ans. Si cette disposition avait été en vigueur, le « Prestige » n'aurait pas été autorisé à pénétrer dans un port de l'Union européenne à compter du 1er septembre 2002 (date d'application du règlement final) puisqu'il avait plus de 23 ans à cette date.

Il faut toutefois souligner que le règlement communautaire interdit uniquement l'accès aux ports des Etats membres à ce type de navires, mais ne les empêche pas de transiter au large des côtes européennes, compte tenu des obligations imposées par le droit international en vigueur.

Calendrier de mise en œuvre du paquet ERIKA-I

Ces trois mesures ont été adoptées par le Parlement européen et le Conseil en décembre 2001. Les États membres de l'UE sont en train de les transposer dans leur droit national, ce qui devra être fait au milieu de l'année 2003 au plus tard. La seule exception concerne le port de Rotterdam, qui a obtenu une prolongation de six mois pour la mise en œuvre des contrôles renforcés.

Le Conseil européen qui s'est tenu à Nice en décembre 2000 a toutefois invité les Etats membres à mettre en œuvre les dispositions du paquet ERIKA-I de manière anticipée. La Commission attend donc que les États membres achèvent au plus vite le travail d'adoption des mesures législatives et administratives de transposition et procèdent au recrutement des personnels d'inspection des navires qui seront rendus nécessaires par la mise en œuvre des nouvelles mesures.

Transposition des directives :

- Directive 2001/106/CE (Renforcement du contrôle portuaire).

Le projet de règlement grand-ducal a été adopté par le Conseil de Gouvernement le 20 décembre 2002 ; il est déposé actuellement pour avis au Conseil d'Etat.

- Directive 2001/105/CE (sociétés de classification).

Le projet de règlement grand-ducal de transposition devrait être transmis au Conseil de Gouvernement très prochainement.

4.3.2.2 Le paquet ERIKA-II

Le paquet ERIKA-II comporte trois mesures supplémentaires destinées à renforcer en profondeur le niveau de sécurité maritime dans les eaux de l'Union européenne.

Cet ensemble de mesures comprend :

- La création d'une Agence européenne pour la sécurité maritime chargée d'améliorer l'efficacité de l'application des règles communautaires en matière de sécurité maritime. Une pression de plus en plus importante est exercée sur les Etats membres et les pays candidats à l'adhésion pour qu'ils appliquent une série d'exigences nouvelles de sécurité et harmonisent leurs procédures d'inspection et de contrôle. La nouvelle agence les soutiendra dans leur effort en rassemblant des informations, en gérant une base de données sur la sécurité maritime, en contrôlant les sociétés de classification et en organisant des inspections dans les États membres au titre du contrôle par l'État du port. Elle facilitera en outre l'échange de bonnes pratiques entre les États membres et apportera une assistance technique à la Commission dans tous les domaines liés à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution marine. En attendant que le Conseil européen prenne une décision sur l'implantation de l'agence, la Commission l'hébergera provisoirement dans ses propres locaux à Bruxelles.
- La mise en place d'un système de suivi et d'information visant à améliorer la surveillance du trafic dans les eaux européennes. Les États membres seront dotés de pouvoirs accrus pour intervenir en cas de menace d'accident ou de pollution. Les navires traversant les eaux communautaires devront être équipés de systèmes

d'identification automatique pour la communication automatique avec les autorités côtières, ainsi que d'enregistreurs des données du voyage (boîtes noires) dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents. La directive améliorera les procédures pour les échanges de données sur les cargaisons dangereuses et permettra aux autorités compétentes d'empêcher des navires d'appareiller lorsque les conditions météorologiques sont très mauvaises. Elle exigera en outre que chaque État membre maritime établisse des plans d'urgence pour l'accueil des navires en difficulté dans des zones de refuge.

- En troisième lieu, la Commission avait proposé un mécanisme permettant d'améliorer l'indemnisation des victimes de marées noires. Jusqu'à présent, le Conseil des ministres n'a pas été en mesure d'adopter cette proposition. La Commission a proposé de relever les plafonds des indemnisations en cas de marée noire de grande ampleur dans les eaux européennes (jusqu'à 1 milliard d'Euros, alors que le plafond actuel est de 200 millions d'Euros) et de prévoir des sanctions appropriées pour les opérateurs qui se rendent responsables de pollution par négligence grave.

Calendrier de mise en œuvre du paquet ERIKA-II

Les deux premières mesures ont été adoptées par le Parlement et le Conseil en juin 2002. Le règlement créant l'Agence européenne pour la sécurité maritime est entré en vigueur en août 2002 et la Commission a déjà mis en place les moyens administratifs appropriés pour que l'agence puisse être opérationnelle en 2003. En attendant une décision sur son lieu d'implantation définitif, cette agence s'installera provisoirement à Bruxelles. La directive sur la surveillance du trafic maritime doit être mise en œuvre par les Etats membres d'ici février 2004. A l'inverse, le Conseil n'a pas adopté la proposition concernant l'indemnisation des victimes de marées noires.

Transposition des directives :

Le règlement grand-ducal transposant la directive 2002/59/CE (suivi des navires) est en préparation ; il devrait être soumis au Conseil de Gouvernement à la fin du premier trimestre 2003.

4.3.2.3 La réaction de la Commission suite au naufrage du « Prestige »

La Commission a réagi très rapidement et adopté, le 3 décembre 2002, une Communication sur le renforcement de la sécurité maritime après l'accident du « Prestige », dont les principaux éléments sont les suivants :

4.3.2.3.1. La Commission a agi avec rapidité et détermination

- en publiant une « liste noire » indicative des navires qui auraient été bannis des ports européens si les nouvelles dispositions communautaires de sécurité avaient été en vigueur durant la période considérée. Il s'agit au travers de cette publication de lancer un avertissement aux parties (armateurs et Etats du pavillon) concernées afin qu'elles prennent les mesures nécessaires pour remédier aux déficiences constatées avant l'entrée en vigueur effective des nouvelles dispositions de la directive sur le contrôle par l'Etat du port.
- en entamant le développement du réseau télématique communautaire de suivi du trafic maritime en application du paquet ERIKA-II ;
- en mobilisant son énergie pour que l'Agence européenne de sécurité maritime puisse commencer à travailler 6 mois avant la date prévue.

Par ailleurs, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil le 20 décembre 2002 une proposition de règlement en vue :

- d'une part de raccourcir le calendrier de retrait des pétroliers à simple coque adopté dans le cadre d'ERIKA-I,
- d'autre part d'interdire le transport du fioul lourd dans les pétroliers à simple coque à destination ou en provenance des ports de l'UE.

La Commission a demandé que le Conseil et le Parlement européen examinent d'urgence ce texte en vue de son adoption lors du Conseil Transports du 27 mars 2003.

En outre, la Commission a déjà commencé à préparer une série de nouvelles mesures législatives visant notamment à imposer des sanctions pénales à toute personne (c'est-à-dire pas seulement l'armateur, mais également le propriétaire de la cargaison, la société de classification ou toute autre personne concernée) responsable d'une pollution en raison de sa négligence. Des dispositions seront proposées pour lutter contre les « dégazages » illégaux des navires. Cette proposition s'attaquera aux opérations (délibérées) de déversement effectuées par les navires, et sera complétée par des dispositions sur la collecte des preuves et la poursuite des délinquants. La Commission entend souligner que les auteurs de telles pollutions ne peuvent s'exonérer de leur responsabilité au motif qu'ils contribuent au FIPOL.

Enfin, la Commission a entamé les discussions avec les représentants de l'industrie pétrolière en vue de la conclusion d'accords volontaires visant notamment à ne plus transporter de fioul lourd dans des pétroliers à simple coque et à ne plus affréter de pétroliers à coque simple de plus de 23 ans. Les résultats de ces premiers échanges de vues n'ont toutefois pas permis de dégager une réelle volonté de l'industrie de s'engager dans la voie de tels accords.

4.3.2.3.2. La Commission attend également des Etats membres qu'ils manifestent, en accord avec les conclusions du Conseil Transports du 6 décembre 2002, la même détermination à renforcer la sécurité maritime.

Il convient en particulier que les Etats membres :

- consacrent des ressources suffisantes au contrôle des navires dans les ports, en applications des nouvelles mesures décidées dans le cadre du paquet ERIKA-I. La Commission invite les Etats membres à assurer un niveau suffisant d'inspection dans tous leurs ports et lieux de mouillage sous peine de les voir devenir de véritables "ports de complaisance". De même, elle leur demande de recruter un nombre suffisant d'inspecteurs afin de contrôler au moins 25% des navires ainsi que l'exigent les règles européennes en vigueur. La Commission entend rester particulièrement vigilante sur ce point. D'ores et déjà, deux procédures pour manquements répétés aux obligations communautaires dans ce domaine ont été engagées contre la France et l'Irlande. Par ailleurs, des mesures seront proposées pour renforcer le rôle des pilotes dans la détection précoce des navires sous-normes entrant dans les ports ou en transit devant les côtes des Etats membres ;
- oeuvrent de manière déterminée au sein de l'OMI en vue de la mise en place rapide par le FIPOL d'un régime d'indemnisation complémentaire des victimes de marées noires jusqu'à un plafond de 1 milliard d'Euros au lieu des 200 millions d'Euros actuels.

4.3.2.3.3. Par ailleurs, il importe que les intérêts vitaux de l'Union européenne soient mieux défendus et représentés au plan international.

Les côtes européennes, en particulier le littoral atlantique et la méditerranée, sont extrêmement vulnérables aux risques de pollutions majeures accidentelles. Or le transport maritime international reste dominé par le dogme de la liberté des mers et de l'impunité de l'Etat du pavillon. La Commission considère nécessaire l'adoption de mesures de sécurité maritime fortes au plan international, notamment par le biais de règles de navigation plus strictes pour les navires transportant des marchandises polluantes, ainsi que par un renforcement du contrôle des Etats du pavillon. Une telle démarche devrait s'accompagner d'une réflexion en profondeur sur l'adéquation du droit international, et en particulier de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, qui date de 1982, face aux risques croissants liés au transit de navires – parfois en mauvais état - chargés de substances polluantes. La société civile semble à juste titre de moins en moins prête à accepter les coûts économiques et environnementaux énormes de pollutions telles que celles de l'Erika et du Prestige, au nom de la liberté des mers, et les principes en vigueur devraient être réexaminés dans le sens d'une plus grande protection des intérêts légitimes des Etats côtiers.

4.3.2.3.4. Position de la flotte luxembourgeoise en matière de risque de pollution

La flotte luxembourgeoise de navires citernes est composée de 21 unités dont l'âge moyen est de 5,2 ans. C'est une des plus jeunes, sinon la plus jeune de l'Union européenne dont la moyenne d'âge est de 16 ans et l'une des plus jeunes du monde dont la moyenne d'âge est de 18,6 ans.

Treize de ces vingt-et-un navires sont des navires pouvant charger des produits chimiques et pétroliers et les huit autres ne peuvent charger que des produits pétroliers. Ils sont opérés par des armateurs de qualité qui soutiennent et participent aux actions d'amélioration dans le domaine de la sécurité maritime.

Au cours des dix dernières années, le trafic maritime international a augmenté de 35% en volume. Sur la même période, le trafic de marchandises polluantes ou dangereuses (pétrole, produits chimiques) s'est accru de 40%. Dans le même temps, les pertes totales de navires ont enregistré une baisse de 44% (174 navires en 1991 contre 95 en 2000 pour une flotte mondiale de 40.000 navires). Cette baisse est d'autant plus importante que le trafic a fortement augmenté ; au total, le facteur risque a été divisé par 2.

Les avaries ou accidents affectant des pétroliers ont été divisés par 10 entre 1980 et 2000, toutes causes confondues (incendie, collision, échouage, etc.). 77% des pollutions de la mer proviennent des effluents industriels et urbains, 10% des décharges et seulement 12% ont pour origine le transport maritime. Ces chiffres montrent que de réels progrès ont été réalisés, même si beaucoup reste à faire pour améliorer la sécurité maritime.

Depuis sa création, il n'y a pas eu d'incident majeur sous pavillon luxembourgeois. Ce n'est pas un coup de chance. Tout en poursuivant une politique de développement du secteur, en opposition à une commercialisation des immatriculations comme le font d'autres pays, il a été possible de se cantonner dans le haut de gamme en termes de sécurité, au détriment de considérations de nature plus économique.

4.3.3. Les activités au sein de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)

Au cours de l'année 2002 les agents du CAM ont participé, à Londres, aux sessions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) suivantes:

- la 29^{ième} session du sous-Comité des normes de formation et de veille (STW) qui eut lieu du 21 au 25 janvier 2002;
- la seconde réunion intersessionnelle des groupes de travail sur la sûreté maritime (MSC ISWG) qui s'est tenue du 11 au 15 février 2002;
- la 47^{ième} session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) qui eut lieu du 4 au 8 mars 2002;
- la 10^{ième} session du sous-Comité de l'application des instruments par l'Etat du pavillon qui eut lieu du 8 au 12 avril 2002;
- la 75^{ième} session du Comité de la Sécurité maritime (MSC) qui eut lieu du 15 au 24 mai 2002;
- la 48^{ième} session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC) qui eut lieu du 7 au 11 octobre 2002;
- la 76^{ième} session du Comité de la Sécurité maritime (MSC) qui eut lieu du 4 au 13 décembre 2002;
- la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) qui portait sur l'adoption d'amendements aux chapitres V et XI de la Convention et à l'adoption du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) qui s'est tenue du 4 au 13 décembre 2002.

4.3.3.1 *L'adoption de mesures antiterroristes dans le secteur maritime*

A la suite des attentats du 11 septembre 2001, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a décidé de mettre en place une série de mesures destinées à lutter contre le terrorisme dans le secteur maritime. Les mesures spécifiques ont été introduites dans la Convention internationale SOLAS, l'une de ces mesures consiste en l'adoption d'un Code international de sûreté des navires et des ports.

Ce code définit en premier lieu différents niveaux d'alerte. Il stipule ensuite certaines exigences pour les navires effectuant des voyages internationaux :

- un plan de sûreté devra être embarqué, et régulièrement revu,
- la sûreté fera l'objet d'évaluations régulières,
- une fiche synoptique indiquera les propriétaires, armateurs, « ship managers », « crew managers », etc., successifs,
- le numéro OMI sera marqué de manière permanente sur la coque ou les superstructures, et sur une cloison de la salle des machines,
- l'équipement sera renforcé (la liste des équipements obligatoires est un des points durs en cours de discussion) et prévoit notamment des zones à accès réservé, des contrôles d'accès, un éclairage et une alarme d'attaque terroriste,
- l'obligation d'emport d'un AIS sera avancée à une date à définir, vraisemblablement entre fin 2004 et mi 2005,
- enfin, un système d'AIS longue portée, par radio ou par satellite, sera étudié.

Pour établir les mesures concernant la cargaison (essentiellement les conteneurs) l'OMI s'en remet à l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). L'OMI incorporera dans ses propres

textes les mesures qui en découleront. Les Etats devront évaluer la sûreté de l'ensemble de leurs ports, et décider, en fonction de leur vulnérabilité, lesquels doivent faire l'objet de plans de sécurité des installations portuaires et d'une remise à niveau des équipements.

Enfin, l'OMI a demandé à l'OIT d'établir les spécifications relatives aux pièces d'identité des gens de mer et des intervenants portuaires. L'OIT a accordé la priorité maximale à ce sujet.

Des officiers de sûreté du navire, de la compagnie et de l'installation portuaire, dont le code définit les fonctions, seront chargés de superviser la mise en œuvre de ces dispositions. Le Code indiquera les modalités de contrôle de ces mesures, notamment par les Etats du port, et les sanctions en cas de manquements.

Une conférence diplomatique a eu lieu à l'OMI à Londres le 13 décembre dernier et s'est conclue par l'adoption d'un ensemble de textes (amendements à la Convention SOLAS notamment par l'ajout d'un chapitre XI-2 renforçant la sûreté maritime, et la création d'un nouveau code international de sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS avec une partie A, obligatoire, et B recommandée) explicitant les exigences des amendements et de diverses résolutions.

Chaque gouvernement devra faire évaluer la sûreté de ses installations portuaires et des navires battant son pavillon. Des plans de sûreté en seront issus et certifiés. Par ailleurs, les gouvernements devront établir des niveaux de sûreté et en aviseront les navires autorisés à battre leur pavillon et les installations portuaires situées sur leur territoire ainsi que les navires en approchant.

Lors d'une interaction entre un navire et une installation portuaire ou entre deux navires, une déclaration de sûreté indiquant les mesures requises ainsi que les responsabilités de chacun pourra être remplie. Des mesures proportionnées et graduées pourront être prises à l'approche des ports ou dans les ports contre les navires qui ne répondraient pas aux critères de sûreté.

Tout ce dispositif devra être mis en place pour le 1er juillet 2004.

A la suite de l'adoption des amendements à la Convention SOLAS, le Commissariat aux affaires maritimes avait planifié une séance d'information en janvier 2003. La séance d'information était destinée aux compagnies et autres entités concernées par le transport maritime et doit servir de forum de discussion pour la mise en œuvre. D'autres instances nationales seront à impliquer

4.3.4. Les activités au sein de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)

Suite à la décision du Conseil de Gouvernement du 11 janvier 2002 que la compétence normative en matière de questions sociales relevant du secteur maritime sera assumée par les services du département des Transports, de même que le contrôle de l'application de la législation du travail à bord des navires sous pavillon luxembourgeois, le CAM a été invité à participer à la 2^e réunion du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes du travail maritime à Genève du 14 au 18 octobre 2002.

4.3.4.1. L'élaboration d'une convention maritime consolidée.

Cette nouvelle convention du travail maritime consolidée, regroupant en un texte unique autant que possible l'ensemble des normes maritimes actuelles de l'OIT, devrait être adoptée en 2005 lors d'une session maritime de la Conférence, conformément à une décision du

Conseil d'administration du Bureau international de Travail (BIT) de mars 2001. Les travaux de consolidation et de mise à jour des différents textes en matière de travail maritime vont bon train et un premier projet préliminaire a été présenté et discuté en octobre 2002. Ce document, loin d'être complet, énonce cependant déjà quelques principes fondamentaux de la nouvelle convention à savoir:

- garantir à tous les gens de mer des principes et droits fondamentaux;
- établir des normes claires, simples, faciles à ratifier et faciles à appliquer;
- définir clairement les rôles et les responsabilités respectifs des Etats de pavillon, des Etats de port et des Etats qui fournissent les équipages.

Les prochaines réunions sectorielles en la matière sont prévues pour février, respectivement juillet 2003. Parallèlement à ce travail de consolidation, la Convention 108 sur les pièces d'identités des gens de mer est en train d'être modifiée séparément.

4.3.4.2. L'amélioration de la sûreté maritime – meilleure identification des gens de mer

En réaction aux attentats terroristes du 11 septembre 2001, de nombreux gouvernements et les instances internationales ont été amenés à revoir leurs procédures et leur pratique en matière de sûreté. Dans le domaine maritime en particulier, l'Organisation internationale du Travail a été contrainte de revoir d'urgence et à titre hautement prioritaire, la convention C 108 sur les pièces d'identité des gens de mer de 1958. En effet, une des questions cruciales pour l'amélioration de la sûreté maritime est celle de l'identification des gens de mer et le Conseil d'administration du BIT a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de la 91^e session (juin 2003) de la Conférence internationale du Travail une question d'urgence en matière d'identification des gens de mer en vue de l'adoption d'un protocole à cette convention.

Afin d'avancer rapidement en la matière le BIT a lancé en 2002 une consultation tripartite sur les documents d'identité des gens de mer. Un rapport sur la législation et la pratique de différents pays membres, accompagné d'un questionnaire et d'un avant-projet de texte ont été communiqués aux Etats membres.

Les principales propositions de modification dans l'avant-projet de texte sont:

- réserver l'émission des pièces d'identités des gens de mer au pays ressortissant, qui est le mieux à même de vérifier les renseignements contenus dans la pièce d'identité;
- utiliser des indicateurs biométriques afin de permettre une identification "positive et vérifiable" des personnes ("positive" en déterminant que la personne qui détient le document est bien celle à qui celui-ci a été délivré, "vérifiable" grâce au contrôle de l'authenticité du document auprès d'une source);
- s'inspirer en matière de pièces d'identités des travaux pertinents effectués par l'OACI;
- introduire un système de qualité en matière de prescriptions minimales et de pratiques recommandées concernant les procédures de délivrance des pièces d'identité des gens de mer, y compris des procédures de contrôle de la qualité;
- faciliter les activités professionnelles des gens de mer et l'exercice de leurs droits au travail.

Les partenaires sociaux luxembourgeois ont été consultés par Monsieur le Ministre des Transports à ce sujet et leurs réponses au questionnaire ont été communiquées aux responsables du BIT dans les délais impartis. En 2003, d'autres réunions en la matière sont prévues pour février et juin.

4.3.5. 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 agréées au 31 décembre 2002 s'élève à:

Entreprises maritimes agréées	261	
Dirigeants d'entreprises maritimes agréés	Personnes physiques	Personnes morales
	26	6

En vertu des dispositions de l'article 134 de la loi du 17 juin 1994 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, la liste des entreprises maritimes agréées est publiée au Mémorial. La dernière version détaillée a été publiée en décembre 2002.

4.3.6. Les activités liées à la gestion de la flotte sous pavillon luxembourgeois

4.3.6.1. Le pavillon maritime

4.3.6.1.1. Composition de la flotte.

a) Nombre de navires enregistrés au 31.12.2002 :

Régime d'immatriculation	unités	jauge brute
Pleine immatriculation	110	524.898
Frètement coque nue	6	99.066
Affrètement coque nue	41	1.136.365
Total	157	1.760.329

b) Répartition par catégorie :

Type de navire	unités	jauge brute
Avitailleur	2	2.620
Drague	9	125.828
Barge	2	1.574
Gazier	15	521.288
Pétrolier	7	636.723
Navire citerne, produits chimiques et pétroliers	15	89.050
Navire citerne, produits chimiques, pétroliers et gaz	3	23.849
Porte-conteneurs	8	90.960

Navire roulier	12	219.923
Vraquier	2	7.902
Câblrier	1	8.248
Navire à passagers	80	31.626
Navire spécial (recherches scientifiques)	1	738
Total	157	1.760.329

c) Âge de la flotte

L'âge moyen de la flotte était de 10,36 ans au 31 décembre 2002.

4.3.6.1.2. Immatriculation des navires

En 2002, le CAM a instruit vingt-et-un dossiers de première immatriculation et cent soixante-sept 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-et-un navires ont été radiés du registre.

4.3.6.2. *Suivi de la mise en œuvre des règles de la convention STCW 95 portant sur la reconnaissance des brevets de formation sous pavillon luxembourgeois.*

L'année 2000 avait été marquée par la parution de la liste blanche de l'OMI, reprenant les pays appliquant pleinement la Convention STCW. Cette liste a été revue en 2002 après approbation du rapport du Secrétaire Général de l'OMI par le Comité de la Sécurité Maritime lors de 76^{ième} session. En décembre 109 pays, dont la Luxembourg, figuraient sur la liste blanche.

4.3.6.3. *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.

4.3.6.3.1. L'identification du marin

- ♥ L'inscription du marin au registre : Fin 2002, 11319 marins étaient recensés au bureau des équipages.
- ♥ Délivrance de livrets de marin : Au cours de cette année, 1.628 livrets de marin ont été délivrés à de nouveaux marins.

4.3.6.3.2. Reconnaissance des qualifications professionnelles

Au 1^{er} février 1997, entraient en vigueur les amendements à la convention STCW portant sur la formation des gens de mer et délivrance de brevets de formation.

Le 1^{er} février 2002 a marqué une nouvelle étape dans l'application de la convention STCW 95. Cette date marquait la fin de la période de transition qui était prévue par la convention. Dorénavant les gens de mer exerçant des fonctions de sécurité à bord des navires doivent être en possession de brevets émis selon la nouvelle norme. La convention prévoit également que les capitaines et officiers doivent être en possession d'un visa attestant de la reconnaissance de leur brevet de formation par l'administration de pavillon.

Au cours de l'année 2002, 2527 visas furent émis par le bureau des équipages.

4.3.6.3.3 Audit du bureau équipage

En mars 2002, le bureau équipage a fait l'objet d'un audit indépendant portant sur le contrôle des procédures en matière d'émission de livret de marin et de reconnaissance de brevets. Une deuxième partie de cet audit consistait en un travail d'inventaire des tâches réalisées par le bureau équipage par rapport aux obligations des conventions de l'OIT notamment. Cette étude a démontré qu'une amélioration des procédures de travail ne serait qu'une réponse partielle au problème d'engorgement des dossiers à traiter. De plus, les nouvelles attributions en matière de contrôle des temps de repos amènent un surplus de travail au bureau des équipages. Suite à cette analyse il fut accordé au Commissariat aux affaires maritimes le renfort d'une personne (voir également : missions étatiques).

4.3.6.4. Sécurité des navires sous pavillon luxembourgeois

4.3.6.4.1. Contrôle par l'Etat du Port

a) Mémorandum de Paris

Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Paris (2001) publie les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois (voir tableaux):

Année	Inspections	Navires différents	Détentions	Détention %
1998	30	22	1	4,55 %
1999	44	26	1	3,85 %
2000	57	37	1	2,70 %
2001	61	39	2	3,28 %

Les chiffres de 2002 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 %
2002	69	40	1	1,45 %

b) Mémorandum de Tokyo

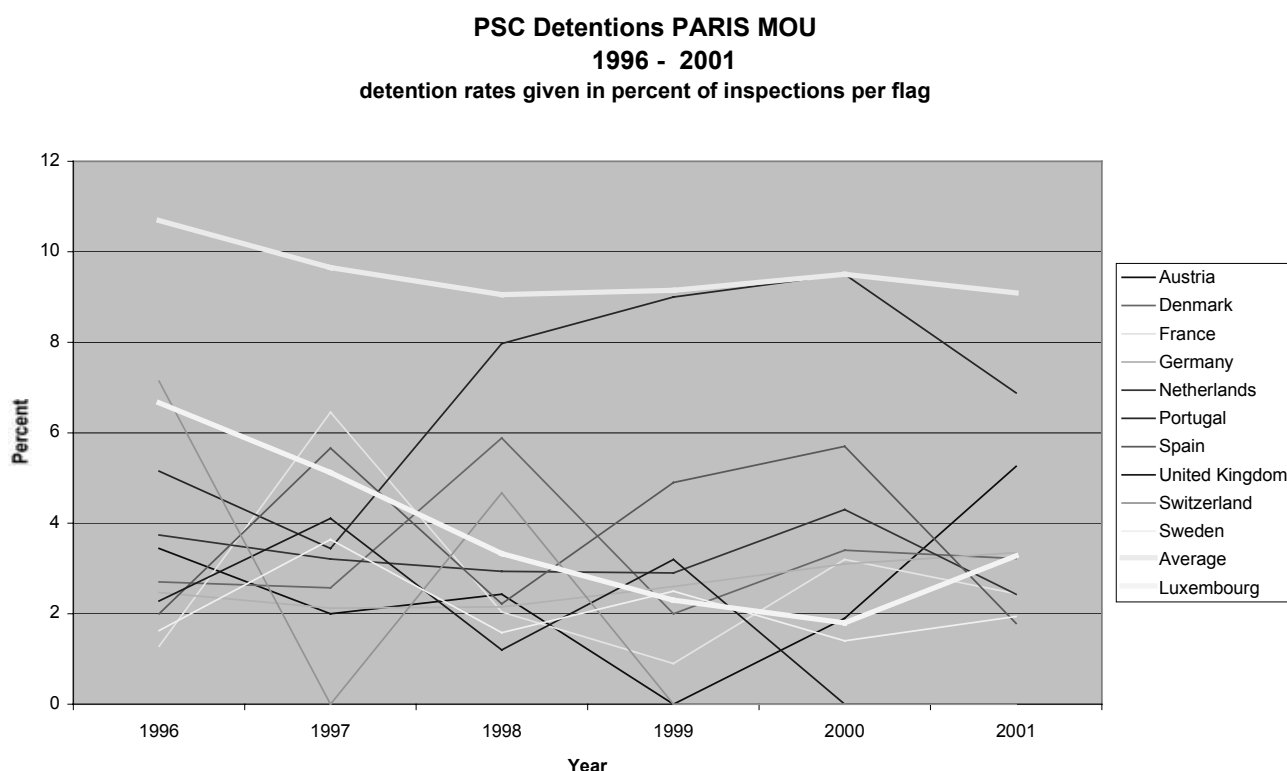
Le dernier rapport disponible du Mémorandum de Tokyo (2001) publie les chiffres suivants pour les navires sous pavillon luxembourgeois dans la région Asie / Pacifique (voir tableaux):

Année	Inspections	Détentions	Détention %
1998	2	0	0 %
1999	3	0	0 %
2000	4	0	0 %
2001	3	0	0 %

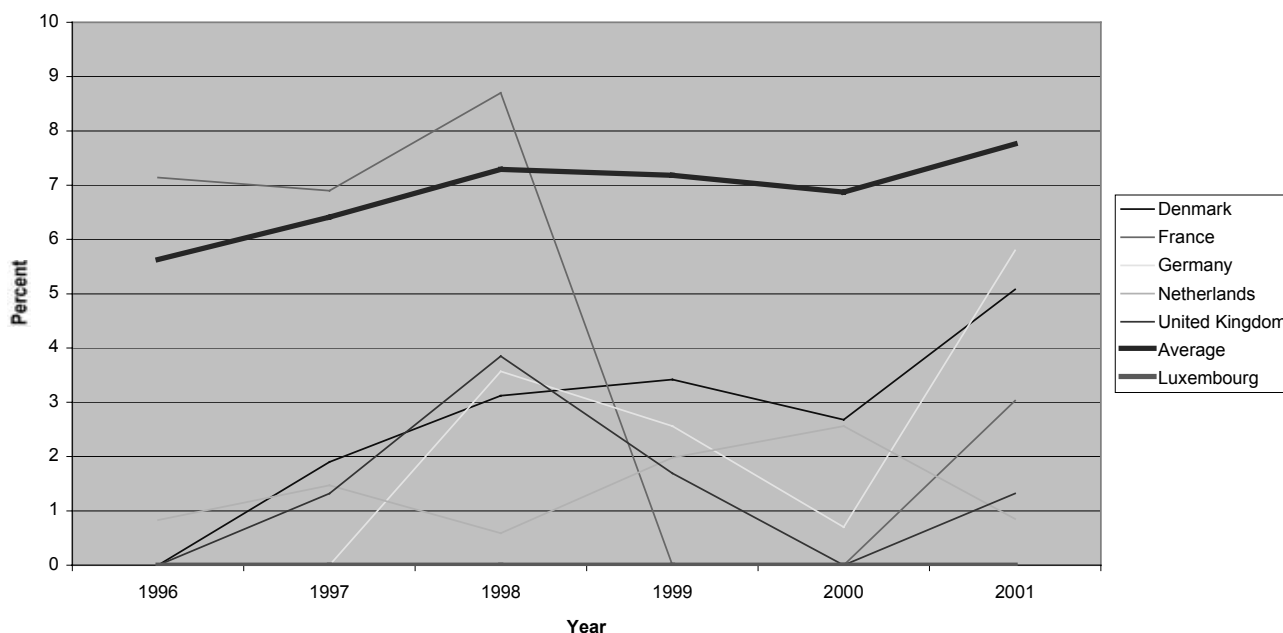
c) United States Coast Guards

Le rapport annuel des gardes côtes américains ne nous est pas parvenu, mais aucune détention n'a été rapportée au cours de l'année 2002.

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 Detention Rates TOKYO MOU
1996 - 2001
 Detention rates given in Percent of Inspections per Flag



4.3.6.4.2. Inspection des navires

Le Commissariat aux affaires maritimes a procédé à cinq inspections spécifiques de navires au cours de l'année 2002. Suivant le lieu et le type de navire inspecté, le personnel du Commissariat aux affaires maritimes se fait assister par différents experts.

4.3.7. L'évolution du dossier maritime – suivi de 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".

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. (...)*

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).

4.3.7.1. L'appellation complaisance

Sur base de cette étude, le Gouvernement a dégagé un plan d'action sur les différents aspects trouvés ci-après. Une solution du problème, surtout injurieux, de la désignation du Luxembourg comme pavillon de complaisance, a été présentée comme un préalable à toute discussion future. Confronté à ce langage particulièrement féroce, les partenaires sociaux ont repris le dialogue et une solution a pu être trouvée.

Le cœur du problème du dossier maritime résidait 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.

4.3.7.1.1. 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.

4.3.7.1.2. 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."*

Dans le rapport d'activité de l'année 2001 on pouvait lire : *"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"*.

Cette stratégie s'est avérée payante dans la mesure où non seulement une telle convention collective a été négociée, mais le Luxembourg a disparu de la liste officielle des pavillons de complaisance de l'ITF. Les négociations se poursuivent sur d'autres aspects ponctuels.

4.3.7.2. *Le rôle de l'Etat dans le dossier maritime*

4.3.7.2.1. L'étude répercute 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.*

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.

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 perpétuer 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.

Tout en suivant le comité de pilotage sur ce point, le Gouvernement a estimé qu'il était nécessaire de faire un tri des priorités dans les conclusions proposées par le consultant. D'une part, il s'agit 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.

L'année écoulée a été mise à profit pour préparer une réforme de la législation en place.

4.3.7.2.2. 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.

Suite aux incidents tragiques du 11 septembre 2001, ce mouvement s'est amplifié et a vu l'adoption d'une réforme de la Convention SOLAS et l'adoption du Code ISPS commenté ailleurs dans ce rapport.

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 complet 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. Le sérieux d'un Etat dans ce domaine se mesure notamment à sa capacité d'encadrer les sociétés de classification, mais aussi dans sa capacité d'intervention propre. L'administration luxembourgeoise n'a pas eu de problèmes dans ce domaine par le passé, nonobstant des moyens limités et nonobstant des différents avec l'autorité de tutelle sur l'allocation de ressources. Au quotidien ces dossiers ont toujours été considérés comme prioritaires. Si les fonctions d'audit des sociétés de classification en termes généraux sont en voie d'être transférées à la nouvelle Agence européenne pour la sécurité maritime, il devient incontournable de renforcer les propres moyens d'intervention de l'administration sur le terrain.

Cette affirmation est soutenue et renforcée par les aspects décrits ci-après.

c) Les fonctions de contrôle technique à bord des navires étant déléguées aux sociétés de classification, il apparaît que certains aspects ne sont pas sujet 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 tout d'abord 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. L'amendement légal en préparation adaptera la législation et la convention OIT 178 sur l'inspection du travail maritime sera ratifiée.

Un audit effectué au Commissariat aux affaires maritimes en cours d'année a permis de cibler certaines lacunes dans le système d'inspection en place. Ce travail analytique permet de proposer des solutions.

Tout en maintenant le système de la délégation aux classes, il est envisagé de faire assumer par le Commissariat 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.

Différents procédés sont possibles pour s'acquitter de ces missions de contrôle qui normalement ne sont pas couvertes par les sociétés de classification. Les travaux actuels de l'OIT laissent prévoir qu'il y aura une certification dans le domaine social à l'horizon 2007.

d) 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.).

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 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. Une vaste discussion est par ailleurs ouverte sur le régime des responsabilités du droit maritime suite au naufrage du « Prestige ».

Les amendements légaux en cours proposent des solutions sur cet aspect particulièrement sensible qui s'inspirent des précédents retenus à propos du contrôle bancaire et de l'assurance.

4.3.7.2.3. Structure de l'administrateur du programme maritime

L'année écoulée a été mise à profit pour élaborer un projet de loi proposant un certain nombre de réformes. Ce projet sera fin prêt au printemps 2003. Des options se présentent pour la gestion, de ce qui est convenu d'appeler, le programme maritime. Certaines missions dans le dossier comportent l'exercice de droits souverains non susceptibles de délégation dans notre conception de droit public. D'autres missions relèvent de l'autorité étatique, mais pourront être déléguées à des entités de droit privé comme les sociétés de classification. Des formules intermédiaires pour des nouvelles missions, tel un réseau d'inspection, sont envisageables. Il serait donc concevable de prévoir une structure opérationnelle et de confier d'autres tâches relevant plutôt de la prestation de services et susceptibles de tarification à une entité privée,

par exemple la Société Nationale de Contrôle et d'Homologation (S.N.C.H). Une telle approche juridiquement et économiquement concevable exigerait néanmoins que cette entité arrive à se doter du savoir-faire requis spécifique. Il est également possible de laisser l'actuel Commissariat en place, mais si le Luxembourg veut poursuivre une politique de qualité dans ce domaine, à vrai dire, il n'y a pas d'alternative sur ce point, il ne peut pas se permettre d'ignorer les besoins réels à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs. Les deux derniers audits effectués sont clairs à ce sujet. D'ailleurs suite à l'audit effectué en cours d'année au bureau équipement, le ministre a saisi le Conseil de Gouvernement et a obtenu un renforcement d'urgence de ce bureau. Une autre variante consiste dans la transformation de l'administration maritime en établissement public. C'est l'approche préconisée par le projet de loi dans son état de finalisation actuel. D'ailleurs une telle structure offre la possibilité d'adaptation nécessaire à de nouvelles évolutions dans ce secteur. Un fait remarquable à cet égard est constitué par la démarche du ministre auprès du Président de l'Union des armateurs luxembourgeois qui est également Président de cette association en Belgique. A l'instar de quelques sept pays européens, la Belgique vient d'introduire un système de taxation sur le tonnage des navires qui a pour objet d'attirer l'investissement maritime en Belgique ou plus spécifiquement de motiver les armateurs ayant encore des liens avec la Belgique, à immatriculer des navires en Belgique. La démarche précitée avait tout d'abord un caractère informatif en ce sens que certains navires actuellement inscrits au Luxembourg étaient susceptibles d'être affectés, mais également un volet proactif en ce sens qu'une coopération entre les deux pays dans l'administration d'un programme maritime de plus en plus complexe était souhaitée. Cette idée également soutenue par le Gouvernement belge devrait prendre la forme d'une administration ou d'un registre belgo-luxembourgeois ou pourquoi pas BENELUX .

4.3.8. Activités législatives et réglementaires

4.3.8.1. *Textes publiés en 2002*

- Règlement grand-ducal du 14 mars 2002 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 portant application de la directive du Conseil 95/21/CE du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans des eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port), ainsi que de la directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 instituant un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port (directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999).
- Règlement grand-ducal du 20 mars 2002 portant des spécialisations complémentaires relatives aux enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans le domaine du transport maritime.
- Règlement grand-ducal du 28 juin 2002 transposant la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse.
- Règlement grand-ducal du 24 décembre 2002 transposant la directive 2000/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

- Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, (accord ECSA/FST). Cette directive vise à donner effet à l'accord européen conclu le 30 septembre 1998, entre les organisations syndicales et patronales du transport maritime (ECSA et FST) relatif au temps de travail des gens de mer.

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. Les pourparlers entre partenaires sociaux luxembourgeois ont été lancés début 2002 et un accord salarial a été signé en date du 21 juin 2002.

4.3.8.2. *Les textes en cours d'élaboration au 31 décembre 2002*

a) Volet national

- *Projet de loi modifiant et complétant :*
 - *la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;*
 - *la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime;*
 - *la loi du 23 septembre 1997 portant réglementation de la navigation de plaisance et portant modification de certaines autres dispositions légales.*

b) Volet communautaire

- 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 (Echéance de transposition 30.06.2002).

L'objectif de cette 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.

Le projet de règlement grand-ducal transposant cette directive a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 20 décembre 2002 et la procédure réglementaire suit son cours.

- Directive 2001/53/CE de la Commission du 10 juillet 2001 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins (Echéance de transposition 17.02.2002).

Cette directive modifie la directive 96/98/CE relative aux équipements marins afin de mettre la législation communautaire en harmonie avec la réglementation internationale.

Le projet de règlement transposant cette directive a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 29 mars 2002 et la Conférence des Présidents de la Chambre des députés a été saisi le 15 novembre 2002. La publication au Mémorial est prévue début 2003.

- Directive 2001/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 décembre 2001 établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers (Echéance de transposition 05.08.2003).

L'objectif de cette directive est de renforcer la sécurité des vraquiers et de leur équipage en réduisant les risques liés à la mauvaise exécution des opérations de chargement ou de déchargement dans les terminaux pour cargaisons sèches en vrac.

Le projet de règlement grand-ducal transposant cette directive a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 28 octobre 2002 et la procédure réglementaire suit son cours.

- *Directive 2001/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001 et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 8 septembre 1997 transposant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (Echéance de transposition 22.07.2003).*

Un projet de règlement grand-ducal transposant cette directive a été préparé et devrait être soumis début 2003 au Conseil de Gouvernement, ensemble avec le projet de loi modifiant et complétant entre autres la loi du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois mentionné ci-haut.

- *Directive 2001/106/CE du parlement européen et du conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires - contrôle par l'Etat du port (Echéance de transposition 22.07.2003).*

Le projet de règlement grand-ducal transposant cette directive a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 20 décembre 2002 et la procédure réglementaire suit son cours.

- *Directive 2002/25/CE de la Commission du 5 mars 2002 modifiant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (Echéance de transposition 15.10.2002).*

Cette directive modifie la directive 98/18/CE afin de mettre la législation communautaire en harmonie avec la réglementation internationale, notamment suite aux amendements à la convention SOLAS et à d'autres résolutions et recueils internationaux qui sont entrés en vigueur.

Le projet de règlement transposant cette directive a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 12 juillet 2002 et le Conseil d'Etat l'a avisé le 20 décembre 2002. La procédure réglementaire suit son cours et la publication au Mémorial est prévue début 2003.

- *Directive 2002/59/CE du parlement européen et du conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (Echéance de transposition 05.02.2004).*

Cette directive vise notamment à mettre en place un système d'information obligatoire grâce auquel les États membres auraient rapidement accès à toutes les informations importantes concernant les mouvements de navires transportant des matières dangereuses ou polluantes et la nature précise de leur cargaison.

Un projet de règlement grand-ducal transposant cette directive est en cours de finalisation et devrait être soumis début 2003 au Conseil de Gouvernement.

- *Directive 2002/75/CE de la Commission du 2 septembre 2002 modifiant la directive 96/98/CE du Conseil relative aux équipements marins (Echéance de transposition 23.03.2003).*

Depuis la dernière mise à jour de la directive, des modifications de la convention SOLAS et MARPOL (OMI) ainsi que de nouvelles normes d'essai sont entrées en vigueur. Il convient donc de modifier la directive 96/98/CE en conséquence afin de mettre la législation communautaire en harmonie avec la réglementation internationale.

Le projet de règlement transposant cette directive a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en date du 06 décembre 2002 et la procédure réglementaire suit son cours.

- *Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires (Echéance de transposition 23.11.2003).*

L'objet de la présente directive est d'améliorer la mise en œuvre de la législation

communautaire régissant la sécurité maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires:

- en faisant référence au COSS (comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution);

- en accélérant la mise à jour et en facilitant la modification de cette législation compte tenu de l'évolution des instruments internationaux applicables en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de conditions de vie et de travail à bord des navires, conformément au règlement (CE) n° 2099/2002.

Un projet de règlement grand-ducal transposant cette directive est en cours de finalisation et devrait être soumis au Conseil de Gouvernement début 2003.

c) *Volet international*

- Publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime visant à mettre en harmonie la législation nationale avec la réglementation internationale de l'OMI.

La législation communautaire en matière de sécurité maritime se base également sur les conventions internationales adoptées à l'Organisation Maritime Internationale. Il est donc important que la législation luxembourgeoise soit maintenue à jour afin que la transposition du droit communautaire en droit national ne pose pas de problème. Les événements tragiques du 11 septembre 2001 et l'accident de l'Erika ont accéléré la mise à jour de la législation internationale en la matière.

Un projet d'arrêté grand-ducal portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime a été préparé et devrait être soumis au Conseil de Gouvernement début 2003. Ce travail est effectué en collaboration avec le Ministère des Affaires Etrangères.

4.3.9. Le registre de plaisance

La loi du 23 septembre 1997 créant un nouveau registre de plaisance est entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1997. La gestion technique du registre est effectuée par le Commissariat aux affaires maritimes.

Le nombre de dossiers traités au cours de l'année 2002 se divise comme suit :

	Nombre de dossiers	Taxes
Identifications	15	360,00 €
Immatriculations	769	98.865,02 €
Permis	231	11.088,00 €
Endossements	14	504,00 €
Total		110.817,02 €

4.3.10. La politique qualité du CAM

Suite à l'audit d'extension portant sur la nouvelle norme ISO 9001 : 2000, le CAM s'est vu attribuer un nouveau certificat portant le n° 01 100 07001 émis par l'organisme de certification TUV CERT.

La nouvelle norme ISO 9001 : 2000 s'oriente encore davantage que la précédente (version 1994) sur la satisfaction du client.

Les objectifs qualité pour 2002 se sont greffés sur la description de la mission et des responsabilités telles que décrites dans le manuel qualité du CAM.

Suite à l'étude sur le secteur maritime commanditée par le gouvernement, l'attitude du gouvernement consiste dans une gestion de l'acquis et la poursuite d'une application stricte des règles de sécurité tout en évitant que le secteur maritime ne ternisse l'image de marque du Luxembourg par l'un ou l'autre dérapage.

La mission essentielle du CAM reste celle d'une administration maritime assumant des responsabilités dans l'exécution des lois. Remplir correctement cette mission est notre premier objectif. Les instruments sont constamment adaptés pour maintenir le mouvement d'une amélioration continue. C'est dans cette optique qu'il faut situer le CAM en tant que prestataire de services à l'égard des armateurs et du ministre qui sont nos clients dans le jargon de la qualité. Les objectifs qualité doivent contribuer à améliorer la spirale de progrès de la qualité et passent nécessairement par la fixation de critères de qualité par processus permettant de quantifier et d'évaluer la situation.

Le deuxième objectif qualité est par rapport à la communauté internationale : assumer notre rôle dans les enceintes internationales, assurer une information adéquate en interne. Mettre en œuvre le suivi au plan national, par la voie de réglementations à élaborer pour le compte du ministère ou par des mesures à élaborer au plan organisationnel.

Vient ensuite la façon de gérer les dossiers au plan journalier qu'il s'agisse des courriers divers simplement, les dossiers navires, équipages, entreprises maritimes. C'est au quotidien que tout se joue et plus particulièrement en ce qui concerne les dossiers sous-traités ou encore les actions nécessitant une intervention de tiers.

Pour atteindre ses objectifs le CAM attache une attention accrue aux actions sous-traitées et assure un encadrement des plus serrés à ces dossiers. C'est pour cela que l'objectif qualité stricto sensu pour 2002 peut être le mieux articulé par la formule « gestion des objectifs ». Cet objectif se concrétise par la mise en place d'une nouvelle procédure relative à la gestion des projets et la mise en place de plannings et d'évaluations régulières. In fine l'objectif vise une gestion optimale des ressources.

La satisfaction du client est mesurée par l'ouverture d'une boîte à suggestions ou réclamations sur le site WEB.

La performance de la flotte est également mesurable par la performance dans les contrôles portuaires dont nous devons viser une performance au-dessus de la moyenne européenne. L'objectif interne sur ce plan est une évaluation de tous les incidents avec une décision quant au suivi, tel que cela a été mis en place en 2001. Pour les nouvelles immatriculations le screening du profil des nouveaux arrivants reste primordial au-delà de l'aspect formel de la procédure.

Le bon fonctionnement du bureau équipage est essentiel et des défaillances sont susceptibles d'engager la responsabilité du CAM. Le développement du bureau équipages sera assuré et l'audit mis en place doit constituer une plate-forme au développement d'une cellule d'inspection. Dans l'immédiat les indicateurs de performance sont à développer (engagement d'un renfort à partir de 2003).

5. Stratégie et Planification

5.1. Les défis de la politique des transports face aux objectifs du développement durable

Au niveau des transports, le Plan national pour un Développement Durable qui a été préparé par le Ministère de l'Environnement part de l'idée que les besoins de transport futurs évoluent de façon soutenue et que l'offre à mettre en place requerra un système de transport performant répondant aux exigences croissantes de mobilité d'une société moderne, où la part du lion continuera à revenir aux transports routiers. Or, le trafic routier est jugé responsable d'atteintes majeures à l'environnement (smog estival occasionnant des dégâts à la végétation et aux cultures, source pour 25% des rejets indigènes de CO₂ contribuant à l'effet de serre...).

Nonobstant l'actuel ralentissement économique et ses effets éventuels sur l'évolution démographique, la tendance à croître de la population du Grand-Duché de façon soutenue laisse prévoir que le niveau de 500.000 habitants sera dépassé à l'horizon 2020 et conduit à une augmentation continue de la demande de trafic.

Une population résidente croissant au rythme de 6000 personnes par an ainsi que quelque 100.000 travailleurs frontaliers dont le nombre augmente chaque année de 8.650 unités placent la politique des transports devant de nouveaux défis.

Figure 1
Développement de la population et des emplois au niveau national

	HISTORIQUE					<i>Croissance annuelle</i>		
				<i>CMT</i>	<i>IVL</i>	<i>HISTORIQUE</i>	<i>IVL</i>	
	<i>1990</i>	<i>1998</i>	<i>2001</i>	<i>2006</i>	<i>2020</i>	<i>1990-2001</i>	<i>1998-2001</i>	<i>2001-2020 (Pendler-variante 0,75)</i>
Habitants	379 000	423 000	441 000	470.000	511 000	+5650/a	+6000/a	+3700/a
Places de travail	195 000	244 000	285 000	330.000	395 000	+8200/a	+13650/a	+5800/a
Population active au Luxembourg	161 000	173 000	187 000	200.000	227 000	+2350/a	+4650/a	+2100/a
Frontaliers (lieu de résidence hors du Luxembourg)	34 000	71 000	97 000	130.000	168 000	+5700/a	+8650/a	+3700/a

Au fur et à mesure que les capacités de certains axes routiers atteignent leur limite, que l'espace réservé au stationnement dans les zones urbaines se raréfie et que la facture écologique due au trafic routier s'alourdit, le rôle des transports en commun devient plus important.

L'aménagement du territoire, la politique d'industrialisation de l'Etat et des Communes, le choix du site pour de nouveaux établissements scolaires, la politique communale en matière d'aménagement des espaces urbains, le développement du réseau routier sont autant de facteurs qui influent plus ou moins directement sur les flux de circulation, sur la capacité du réseau routier et l'offre en places de stationnement et partant sur la disponibilité de la population d'utiliser les transports en commun. Le "modal split" entre le trafic individuel et les transports publics s'en trouve directement affecté.

Par ailleurs, d'après la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) "90% du fret sont transportés à moins de 150 km. A ceci s'ajoute le fait que beaucoup d'expéditions ferroviaires s'accompagnent d'un transport routier au départ et à l'arrivée, ce qui limite dans une certaine mesure la propension du rail à "résoudre" le problème du transport de marchandises".

Dans l'optique de réaliser une politique des transports accentuée sur la complémentarité des différents modes de transports tout en privilégiant les solutions permettant la meilleure rentabilité socio-économique, des investissements importants sont en cours ou projetés pour les différents réseaux de communication :

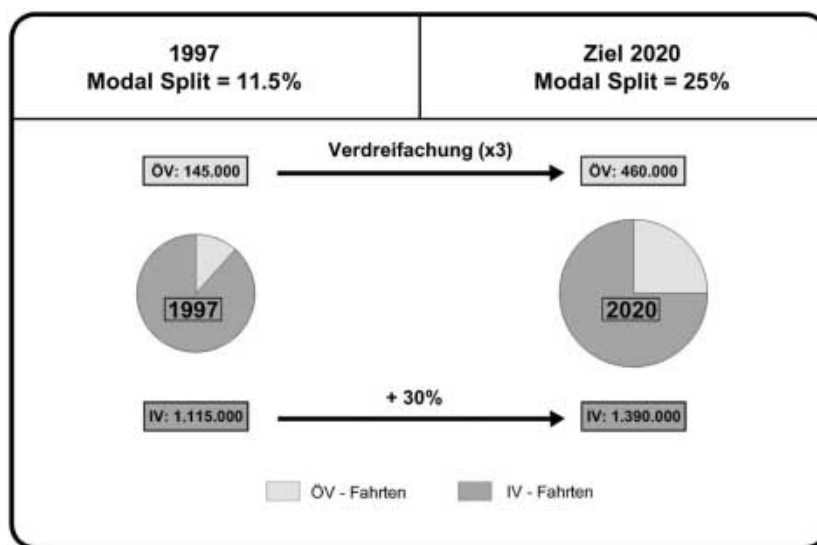
- infrastructure routière
- infrastructure ferrée
- réseau(x) de transport publics.

Ces investissements ont comme point commun d'assurer le désenclavement de notre pays et de la Grande Région qui nous entoure par rapport aux autres centres de gravité économique en Europe, et de contribuer par l'amélioration des communications à la cohérence de l'entité socio-économique formée par la Grande Région. Ils visent en outre à améliorer le modal split en faveur du train et de l'autobus. Ils mettent enfin l'accent sur une solution des problèmes de trafic dans et autour de la capitale ainsi que dans et autour les autres pôles d'attractivité du pays.

Au regard de la situation actuelle, il semble réaliste de se fixer comme objectif à moyen terme d'une politique volontariste en matière de transports publics d'atteindre pour l'ensemble des relations intérieures et transfrontalières régionales un modal split de 25:75 (en présence le modal split est de 14 : 86 pour les relations intérieures et de 7 :93 pour les relations transfrontalières régionales).

Sous le double effet de la croissance de population résidente et active au Luxembourg et de la promotion de la mobilité grâce aux transports en commun, ceux-ci devront répondre à une demande qui sera 3 fois plus élevée en 2020 qu'aujourd'hui.

Figure 2
Objectif principal: Atteindre un modal-split de 25% pour les transport en commun.



L'intérêt de revoir l'organisation des transports publics tant dans le sens d'une organisation plus rationnelle de l'offre que de réponses plus flexibles aux mutations permanentes de la demande, commande la mise en place d'une autorité organisatrice chargée de la planification et de la gestion des prestations de transports et de la définition des relations avec les opérateurs sous forme de contrats de service public. Parallèlement les travaux sont en cours pour faire assumer également par cette autorité organisatrice les fonctions revenant aux centrales de mobilité.

Tributaire des choix en matière de politique d'aménagement du territoire, d'urbanisation, d'implantation de nouvelles zones d'activités et d'établissements scolaires, etc., la politique des transports a intérêt à distinguer entre les initiatives prises en relation avec le raccordement du pays aux réseaux ferroviaires européens, les projets d'amélioration pour accroître les transports publics régionaux transfrontaliers, les mesures prises en faveur des transports en commun sur le plan national ainsi que l'approche projetée pour résoudre les problèmes de trafic dans et autour de la capitale en vue de répondre à la question sous examen.

Quant au **premier volet** de la réponse les dossiers à mentionner sont :

- l'achèvement de la modernisation de l'électrification de la ligne de chemin de fer Luxembourg-Liège,
- le mémorandum of understanding signé le 11 décembre 2000 à Paris sur l'acheminement du fret ferroviaire entre le Sud de la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Lorraine,
- la réactivation des efforts pour améliorer et revaloriser la liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg, raccordant par la voie ferroviaire les trois villes siège de l'Union Européenne, en améliorant le confort et les temps de parcours,
- le Luxembourg a recherché le raccordement au TGV-Est Européen qui a été consolidé par la signature d'un protocole d'accord le 28 janvier 2002.

Le **deuxième volet** concerne les relations transfrontalières régionales :

- Plusieurs études sont en cours ou projetées dans le cadre des programmes Interreg pour améliorer les lignes existantes et pour créer des services nouveaux de transports publics à caractère transfrontalier entre la Rhénanie-Palatinat, la Sarre et la Lorraine, d'une part, et le Grand-Duché de Luxembourg, d'autre part.

(Ces études visent notamment l'extension des services routiers sur les relations avec l'Allemagne, alors que, d'une part, le point faible formé par le Pont de la Moselle pour ce qui est de la relation ferroviaire Luxembourg-Trèves pénalise la durée de parcours du train et que, d'autre part, la meilleure solution pour aménager une relation ferroviaire entre Luxembourg et Sarrebruck s'est avérée être le détour par Metz).

- Le principal intérêt revient aux relations par chemin de fer avec la Lorraine en raison de l'important contingent de frontaliers de provenance française ainsi que de l'existence d'une infrastructure ferroviaire favorable à l'usage du train. Dans le contexte du projet de reconversion des friches industrielles dans le Bassin Minier, il sera veillé à diriger les axes transfrontaliers nouvellement créés ou réaménagés vers des points à proximité de la frontière où une connexion avec les transports publics sera possible (aménagement de parkings d'accueil P&R en relation avec des gares routières ou des haltes ferroviaires offrant des relations de transports publics vers la capitale et sa périphérie).
- Sur la ligne Thionville-Luxembourg le point d'arrêt de Hettange-Grande a été réouvert en janvier 2000. La prolongation jusqu'à Volmerange de l'antenne ferroviaire Bettembourg-Dudelange a été convenue avec les autorités françaises en vue de permettre à un nombre important de frontaliers d'y laisser leur voiture et de continuer en train vers leur lieu de travail au Luxembourg.
- Différentes relations transfrontalières par autobus ont été mises en service entre le Grand-Duché et respectivement la Rhénanie Palatinat, la Sarre et le département français de Meurthe et Moselle(notamment la liaison Luxembourg-Saarebrück).
- Les CFL ont par ailleurs été invités à examiner avec la SNCB la possibilité d'une réouverture de la ligne Athus-Meuse pour le service voyageurs entre Virton et la frontière luxembourgeoise et de la prolongation jusqu'à Marbehan du service régional entre Luxembourg et Arlon.

Le **troisième volet** concerne l'organisation des transports publics à l'intérieur du Grand-Duché :

- Respectivement en août et novembre 1999 de nouveaux contrats de service publics ont été conclus avec les entreprises d'autobus opérant dans le cadre du RGTR, d'une part, et avec les CFL, d'autre part. Les nouveaux contrats font de l'amélioration de la qualité de service et de la coordination des services routiers et ferroviaires des objectifs fondamentaux basés sur les critères de sécurité, de sûreté, de ponctualité et de confort.
- Le budget de l'Etat comporte depuis 2000 un crédit spécial permettant à l'Etat de financer les équipements utiles à une bonne gestion des services publics par rail et par route. A cet égard le Ministère des Transports a en outre convenu avec les CFL la mise en œuvre d'un plan de qualité du service voyageurs. En plus, il est prévu de procéder à court terme à la rénovation des gares routières, la priorité revenant à celles de Bettembourg, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Wiltz, Rambrouch et Junglinster.

- En matière d'infrastructure ferroviaire il est renvoyé au passage du chapitre ci-avant sur les chemins de fer. (cf. point 1.1.2. du volet "Chemin de fer")
- Un groupe de travail ad hoc a été créé pour intégrer dans un concept d'ensemble l'aspect "trafic routier et transports" du dossier relatif à la reconversion des friches industrielles du Bassin Minier avec pour mission e.a. d'examiner une possible réutilisation des infrastructures ferroviaires de l'Arbed dans le cadre du réseau public du chemin de fer.
- La plupart des lignes d'autobus offrent un horaire cadencé adapté aux besoins d'une clientèle toujours plus exigeante. Ces communications régulières sont offertes du matin 6.00 au soir 23.00h. dans la plupart des cas. Des renforts aux heures de pointe tiennent compte de l'augmentation constante des voyageurs (+25% entre 1996 et 2000). Des autobus à grande capacité assurent le transport direct (et attractif) des étudiants vers les différents établissements de l'enseignement postprimaire. Par ailleurs, des efforts d'amélioration permanents sont consentis pour adapter l'offre et la capacité, pour étendre le service aux heures du soir, pour abréger les temps de parcours.
- Dans le Nord du pays toutes les lignes d'apport vers les gares ferroviaires ont été réorganisées dans le but d'offrir des correspondances rail/route sur tous les trains directs de et vers Ettelbruck et Luxembourg.

Quant au **quatrième volet** il est renvoyé au paragraphe 7.4. ci-après tout en soulignant que d'autres initiatives sont prises au-delà des projets y développés. A titre d'illustration les exemples suivants peuvent être cités :

- Le projet d'un nouveau raccordement routier vers la Cloche d'Or est mis à profit pour y intégrer l'assiette requise pour un couloir d'autobus réservé à double sens.
- Dans le cadre de la mise en œuvre des conclusions de l'étude socio-économique du projet BTB la capacité et la rapidité du service d'autobus sur la relation Gare-Ville Haute-Kirchberg ont été améliorées grâce à la mise en place des Eurobus. L'utilisation de l'Eurobus s'élève à 7000 voyageurs par jour.

5.2. La stratégie "mobilité.lu"

Comme les exigences croissantes de mobilité tant de la population résidente que des frontaliers conduisent à une augmentation continue de la demande de trafic, le développement régional de l'espace socio-économique transfrontalier exige une reconsidération de la politique des transports. Le concept intégré de l'aménagement du territoire et des transports au niveau national (Integratives Verkehrs- und Landesplanungskonzept) réalisé sous la direction du Ministère de l'Intérieur est en voie d'élaboration.

Le trafic motorisé individuel (TI) dispose actuellement d'un réseau routier bien structuré. La desserte des transports publics (TP) a été nettement intensifiée grâce à la création de nouvelles lignes d'autobus. La modification de certains itinéraires ainsi que l'augmentation du nombre des autobus au centre-ville mènent sur certaines lignes à une densification de la fréquence, ainsi qu'à une diminution des distances entre les arrêts. Cet intense trafic d'autobus dans le centre de Luxembourg ainsi que sur les axes principaux de la ville génère aux heures de pointe des conflits avec le TI demandant la création de couloirs réservés aux véhicules assurant le transport en commun.

L'état d'encombrement du réseau routier tout comme les prévisions de croissance du trafic ont amené le Ministère des Transports à améliorer l'offre des transports publics afin d'augmenter de façon significative le taux des TP dans le partage modal qui s'établit actuellement à 12,9 %. Un taux de répartition de 25 : 75 est visé d'ici 2020.

5.2.1. Les objectifs de la stratégie "mobilité.lu"

Dans la partie de la stratégie "mobilité.lu" traitant de la problématique du transport ferroviaire présentée à la presse en date du 24 janvier 2002, le Ministère des Transports a fixé les fondements d'une politique nationale des transports et précisé ses intentions:

- a) Le Grand-Duché de Luxembourg doit disposer de raccordements appropriés aux réseaux transeuropéens des transports dans l'intérêt de son déploiement au sein de l'Europe et dans l'intérêt de bonnes communications avec les autres grands centres d'activités.
- b) Le concept de mobilité doit prendre en compte non seulement les besoins de déplacement qui existent à l'intérieur du Grand-Duché, mais il doit aussi répondre à la demande générée par les mouvements quotidiens d'actuellement quelque 100.000 frontaliers employés dans l'économie luxembourgeoise.
- c) Conscient que la mobilité ne pourra dorénavant plus être satisfaite en priorité par l'adaptation progressive du réseau routier aux besoins croissants du trafic individuel le concept vise un partage modal (modal split) entre TP et TI de 25 : 75.

Cet objectif requiert une extension du réseau ferré notamment dans le sud du pays et autour de la capitale en vue de tenir au mieux compte des axes de développement de l'emploi national affectant le plus fortement ces parties du pays. Il nécessite en outre un renouvellement et une augmentation parallèle des capacités du matériel roulant ferroviaire. A l'instar de la relation par rail reliant directement le centre d'activité Nordstad (Diekirch-Ettelbruck) à la capitale, une ligne de chemin de fer directe sera réalisée entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette, principal centre d'activités du Bassin Minier, en plein essor sous l'effet e.a. de la reconversion des friches industrielles dont notamment celle de Belval-Ouest.

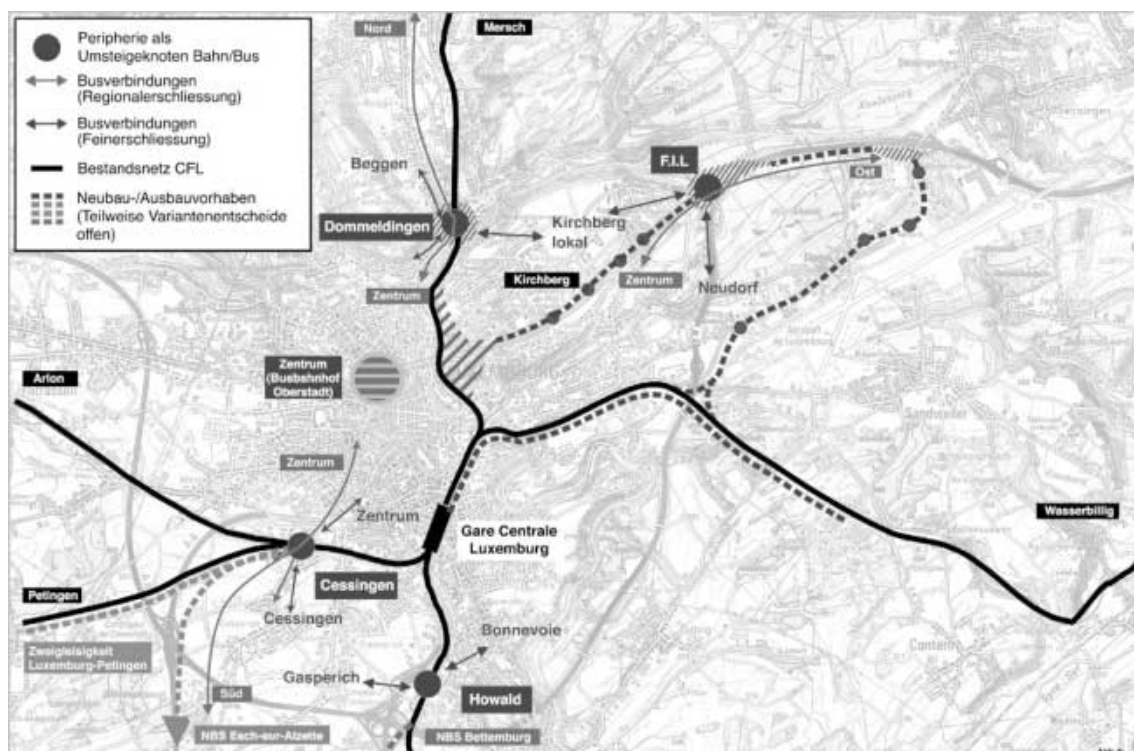
Figure 3
Vue d'ensemble schématique des modules d'infrastructure



Source : Dossier « mobilité.lu » présenté le 24 janvier 2002

- d) Le réseau ferré et les extensions qu'il est projeté d'y apporter seront conçus pour un trafic mixte de trains classiques et de trains-trams. Y fera exception la voie ferrée traversant le plateau de Kirchberg en direction de la ligne du Nord qui sera exclusivement réservée à la circulation de trains-trams.
- e) Le futur schéma de desserte nationale comporte la réalisation de plusieurs gares d'échange à la périphérie de la capitale (Cessange, Howald, Dommeldange et Kirchberg-F.I.L.) et prévoit de réduire les ruptures de charge en gare de Luxembourg afin d'offrir aux clients un maximum de relations sans transbordement au niveau de la capitale et en vue de délester parallèlement l'occupation des infrastructures ferroviaires de la gare centrale par une réduction du nombre de trains qui y ont actuellement leur terminus.

Figure 4
Gares d'échange train-tram – bus pour les raccordements directs avec les quartiers de la ville



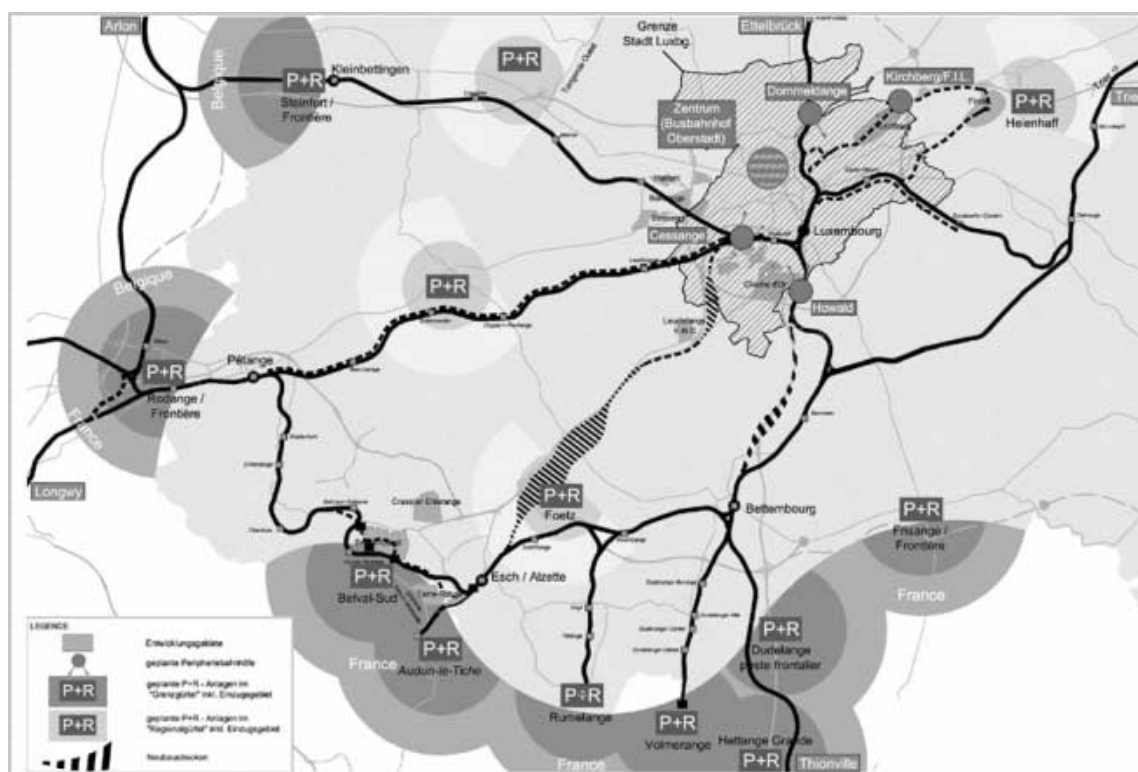
Source : Dossier « mobilité.lu » présenté le 24 janvier 2002

- f) L'accès au réseau des transports publics sera amélioré par la création de parkings d'accueil aux frontières et, dans une ceinture plus proche de la capitale, aux points d'intersection des grands axes routiers menant vers la capitale et des lignes formant le réseau des transports publics par rail et par route. (cf. figure 5)
- g) Le concept de transports publics en voie d'être développé est fondé sur la complémentarité du train et de l'autobus. Nonobstant les grands projets d'infrastructure ferroviaire identifiés dans le cadre de la stratégie "mobilité.lu" une importante partie du territoire national et des régions limitrophes ne pourra pas être desservie par le train. Dans les espaces géographiques où le train ne sera pas présent, la desserte sera assurée par autobus. Or, l'attrait de l'autobus requiert la création de couloirs privilégiés leur permettant d'avancer à un rythme plus rapide que le TI notamment aux heures de pointe. Aussi conviendra-t-il de doter les TP routiers d'une infrastructure routière spécifique dans la mesure où celle-ci sera nécessaire pour assurer les atouts de rapidité et de ponctualité de l'autobus par rapport à la voiture particulière.

L'augmentation des cadences horaires ainsi que l'extension du réseau ferroviaire incluant la construction de gares périphériques, l'interconnexion train-bus et la mise à disposition de nouvelles infrastructures P+R permettront la mise en œuvre de ce concept.

Les zones périphériques au nord-ouest de la ville de Luxembourg composées du plateau de Kirchberg et de Findel se développent en tant que quartiers de commerce et de services. Environ 15.000 nouveaux emplois ainsi que des logements pour 20.000 personnes devraient y être créés dans les vingt ans à venir.

Figure 5
Concept des P+R : Réalisation d'une ceinture frontalière et d'une ceinture régionale



Source : Dossier « mobilité.lu » présenté le 24 janvier 2002

5.2.2. Le volet infrastructure ferroviaire de la stratégie

Le réseau ferré constituera l'épine dorsale de la stratégie "mobilité.lu". En voici les projets de grande envergure qui sont censés améliorer la capacité :

- Le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel est une des priorités de la stratégie "mobilité.lu" dû au développement des quartiers à l'Est de la Ville. Le projet de loi y relatif a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en janvier 2003. (cf. chapitre 7.4)
- Dans l'optique de la réalisation de la boucle susmentionnée qui desservira l'aéroport du Findel et le plateau du Kirchberg, les deux lignes Luxembourg - Troisvierges et Luxembourg - Wasserbillig auront avantage à véhiculer des trafics séparés qui se développeront individuellement à partir de la sortie nord de la Gare de Luxembourg. Etant donné que l'actuel viaduc ne peut pas supporter 4 voies, il a été retenu de créer un nouvel pont à deux voies ferrées parallèle à l'actuel viaduc Pulvermühle du côté nord-est, tout en concevant ce nouvel ouvrage dans le strict respect de la Charge de Venise relative au patrimoine bâti historique. Le lauréat du concours a été proclamé le 17 décembre 2002 dans le cadre d'une conférence de presse.
- Le dédoublement de la voie ferrée Hamm-Sandweiler fait partie des projets repris dans le projet de loi qui a été déposé le 8 octobre 2002.
- La capacité de la ligne Luxembourg-Bettembourg sera améliorée dans une première étape par la mise à trois voies du triangle de Fentange et la modification des blocks de section avec une augmentation prévue de la capacité de 20% (le projet figure dans le

projet de loi qui a été déposé le 14 avril 2002 à la Chambre des Députés) et dans une deuxième étape par le dédoublement de la ligne, grâce à l'aménagement d'une nouvelle ligne à deux voies le long du tracé autoroutier (les travaux pour l'avant-projet sommaire sont en cours).

- Une nouvelle liaison ferroviaire sera réalisée entre Luxembourg et Esch/Alzette qui sera raccordée prioritairement à la gare d'Esch/Alzette (avantage : redressement et raccourcissement du tracé actuel / suppression des inconvénients des riverains par le passage des trains). Le projet de loi autorisant cette liaison sera déposé avant la fin de 2003.
- Dans l'intérêt d'un meilleur raccordement du site de Belval-Ouest ainsi que des riverains de la ligne ferroviaire Esch/Alzette-Pétange, un déplacement du tronçon Esch/Alzette-Oberkorn est prévu. Dans une première étape une antenne ferroviaire nouvelle longera le site de Belval-Ouest et aura son terminus en aval de la Mairie de Belvaux (le dépôt du projet de loi est prévu pour mai 2003). Cette antenne sera prolongée dans une étape ultérieure par un tunnel passant sous la localité de Belvaux et rejoignant entre Belvaux-Soleuvre et Oberkorn le tracé de la ligne actuelle, permettant de la façon d'abandonner le tracé actuel entre l'actuelle halte de Belval-Usines et l'arrêt de Oberkorn. (cf. chapitre 7.5)
- L'antenne ferroviaire Bettembourg-Dudelange est prolongée jusqu'à Volmerange en vue d'y installer un nouvel terminus et un parking d'accueil. Les travaux sont censés aboutir au cours de 2003.
- L'adjonction d'une deuxième voie à la ligne Pétange – Luxembourg (le projet afférent fait partie du projet de loi qui a été déposé le 8 octobre 2002 à la Chambre des Députés) permettra de faire passer le trafic de transit arrivant par la ligne belge de Athus – Meuse via Pétange, Luxembourg et Bettembourg en direction de la France permettant d'éviter le tracé accidenté et les inconvénients des riverains d'un trafic empruntant l'axe Pétange-Esch/Alzette-Bettembourg.

5.3. Le plan directeur sectoriel « Transports »

En vue de la mise en œuvre du programme directeur d'aménagement du territoire, la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire prévoit la possibilité de compléter le plan directeur national par des plans directeurs régionaux ainsi que par des plans directeurs sectoriels.

En séance du 25 janvier 2002 le Conseil de Gouvernement, conscient de la nécessité d'une approche intégrée en matière d'aménagement du territoire de la politique gouvernementale dans les domaines des transports et de la construction routière, de l'environnement du logement et de l'industrialisation a décidé la réalisation d'un concept intégré en matière d'aménagement du territoire et des transports (integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept" (IVL) avec le concours de l'ensemble des départements ministériels concernés. Il a retenu que parallèlement un groupe interministériel sera chargé de l'élaboration d'un plan directeur sectoriel "Transports".

Afin de garantir une mobilité optimale à l'ensemble de la population dans la perspective d'un développement durable et afin de réaliser les trois grands objectifs politiques à savoir « circuler moins, circuler mieux, circuler partout » du programme directeur d'aménagement du territoire, la composition, l'organisation et le fonctionnement du groupe de travail chargé de l'élaboration du projet de plan directeur sectoriel « Transports » a été arrêtée par le règlement grand-ducal du 16 avril 2002.

Le plan directeur sectoriel « Transports » tient compte du besoin de développer une infrastructure et une organisation des transports réduisant les nuisances écologiques, garantissant une accessibilité équitable et soutenant la mise en place d'une structure urbaine correspondant aux exigences du développement durable. Le groupe de travail est composé de représentants des départements ministériels suivants :

- deux représentants du Ministère des Transports;
- deux représentants du Ministère de l'Intérieur;
- deux représentants du Ministère des Travaux Publics dont un fonctionnaire de l'Administration des Ponts & Chaussées;
- un représentant du Ministère de l'Environnement,

le secrétariat du groupe étant assumé par les CFL.

L'objectif du plan directeur sectoriel « Transports » est d'intégrer les deux champs d'action à savoir le concept IVL (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept) et la stratégie « mobilité.lu » et veillera à la stricte compatibilité des principes directeurs résultants.

Le fond de plan pour la partie graphique du plan directeur sectoriel « Transports » est la nouvelle carte topographique (échelle 1:20000) de l'Administration du Cadastre et de la Topographie. La partie graphique du plan directeur sectoriel « Transports » comprend les layers suivants, renseignant sur :

- l'infrastructure ferroviaire - concept stratégique (volet infrastructures) (1);
- le réseau des dessertes autobus (RGTR, CFL, TICE, AVL) et des lignes transfrontalières (2);
- les points d'échange bus / train (3);
- les installations Park and Ride (4);
- les routes et le trafic individuel (5) ;
- les zones industrielles, d'activités (6);
- les friches industrielles (7);
- les équipements scolaires (enseignement secondaire), culturels et sportifs (8) ;
- le trafic fret (9) ;
- l'aviation (10);
- la navigation (11);
- les pistes cyclables (12).

En matière d'infrastructures ferroviaires (1), le PST doit assurer la mise en œuvre ultérieure des stratégies ferroviaires. Il aboutira à la réservation de couloirs pour les projets retenus, qui sont visualisés dans la partie graphique.

Outre le cadre national, le PST assurera le lien avec le contexte européen en matière de transports. Il reprend les orientations communautaires visant la réalisation de grands réseaux transeuropéens et situe le Grand-Duché de Luxembourg dans le contexte de ces projets. Au niveau international, les concepts de mobilité se concrétisent par le rôle et les efforts du Luxembourg dans le cadre de la Grande Région. Au niveau national, les futures zones à développer Esch/Belval-Ouest, Cloche d'Or, Findel, Nordstad, Crassier Ehlerange, etc. jouissent de la priorité en matière de connexion au réseau routier et aux transports publics.

La restructuration future du réseau autobus (2) constitue un deuxième pilier principal du PST se basant sur les orientations de l'IVL et de la stratégie mobilité.lu. La partie graphique regroupera notamment:

- les couloirs d'autobus
- les gares routières
- visualisation du concept de la desserte autobus adopté
- réseaux futurs (stratégie pour l'horizon 2020 ainsi que des mesures concrètes pour les horizons proches visant à une réalisation immédiate)

Assurant le lien entre les modes de transport bus et train les points d'échanges (3) sont un élément clef dans le concept global futur. Le PST définit les gares d'échanges et dans la mesure du possible, l'emplacement approximatif des installations en relation avec la réservation des couloirs respectives.

Finalement les installations Park and Ride (4) actuelles et futures seront inscrites dans le PST et visualisées sous forme graphique.

La question des routes et du trafic individuel (5) sera traitée selon les orientations du Ministère des Travaux Publics et de l'Administration des Ponts & Chaussées.

En complément des points ci-avant, le PST va intégrer les sujets suivants :

ç zones industrielles / zones d'activités (6) :

- Raccordement des projets d'aménagement de zones industrielles / d'activités au réseau des transports en commun
- définition de critères à respecter afin de garantir une desserte optimale des zones à projeter

ç friches industrielles (7)

- Principe de raccordement des friches industrielles en reconversion au réseau des transports en commun
- Approbation des orientations fondamentales à respecter

ç équipements scolaires, culturels et sportifs (8)

Le plan directeur sectoriel lycée s'exprime sur l'orientation future en matière des établissements secondaires au niveau national. Le plan directeur sectoriel « Transports » assure les raccordements des sites scolaires et définit les critères à respecter afin de satisfaire à un modal split élevé, conformément à la prémisse politique.

ç trafic fret (9)

Principes d'évacuation du fret par rail dans le contexte national et international (niveau européen)

ç aviation (10)

L'impact de l'aviation au niveau du plan directeur sectoriel « Transports » se limite à l'occupation du sol et donc à la situation actuelle et future de l'aéroport de Luxembourg.

ç navigation (11)

Similaire au trafic aérien l'impact de la navigation au PST se limite aux orientations d'expansion et de développement du port de Mertert et des répercussions immédiates au raccordement ferroviaire.

ç pistes cyclables (12)

Les efforts visant la réalisation d'un réseau performant de pistes cyclables au Grand-Duché se multiplient et vont favoriser le mode de transport vélo. Les objectifs définis en vue d'un réseau cohérent et efficace à travers tout le pays seront formulés dans le cadre du PST et peuvent aboutir dans la réservation de couloirs.

5.4. Le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel

5.4.1. La description du projet

Tout en s'insérant dans la stratégie "mobilité.lu", approuvée par le Conseil de Gouvernement le 22 mars 2002 sur proposition du Ministre des Transports, le projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel fait suite au programme de coalition annexé à la déclaration gouvernementale du 12 août 1999 qui retient au chapitre 17 "Ministère des Transports" l'élaboration d'études sur les choix à opérer en matière d'organisation future des transports publics urbains, surtout au niveau de la capitale et de sa périphérie, études englobant e.a. "la faisabilité d'une liaison vers Kirchberg via Findel".

Dans cet ordre d'idées le Conseil de Gouvernement avait déjà, dans sa séance du 10 novembre 2000, arrêté les orientations à réserver au dossier en se fondant pour cela sur les conclusions d'un groupe de travail Etat / Ville de Luxembourg institué par un arrêté du Ministre des Transports du 14 juin 2000.

Les orientations gouvernementales du 14 novembre 2000 se présentent comme suit:

- a) Au regard de l'évolution du potentiel de développement économique et démographique de la capitale et de sa périphérie il y a intérêt à préserver les possibilités d'autres développements et extensions futurs du réseau urbain et périurbain des transports publics.
- b) Il est renoncé à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle menant de la Gare centrale à travers la Ville haute vers le Rond Point Schumann, tout en concevant le projet en sorte à permettre une extension ultérieure de la nouvelle infrastructure par une branche traversant le pont Grande-Duchesse Charlotte en direction du Rond Point Schumann.
- c) La mise en œuvre du concept d'organisation des transports publics est indiquée à court terme.
- d) Les mesures préconisées à cet égard concernent, d'une part, l'intensification de la desserte sur certaines relations routières et ferroviaires et l'adaptation des correspondances train/bus et, d'autre part, des investissements en matière routière et ferroviaire.
- e) Le grand potentiel de développement des quartiers concernés à l'Est de la Ville plaide pour une liaison ferroviaire de Kirchberg via Findel et Senningerberg raccordée à la ligne de chemin de fer vers Wasserbillig à Irrgarten et à la Ligne du Nord à Dommeldange / Val des Bons Malades et/ou à proximité du Pont de Pfaffenthal / TroisGlands, permettant en outre de connecter l'Aéroport au rail.
- f) Le financement des études et des travaux d'infrastructures en perspective sera en principe assuré par le Fonds du Rail.

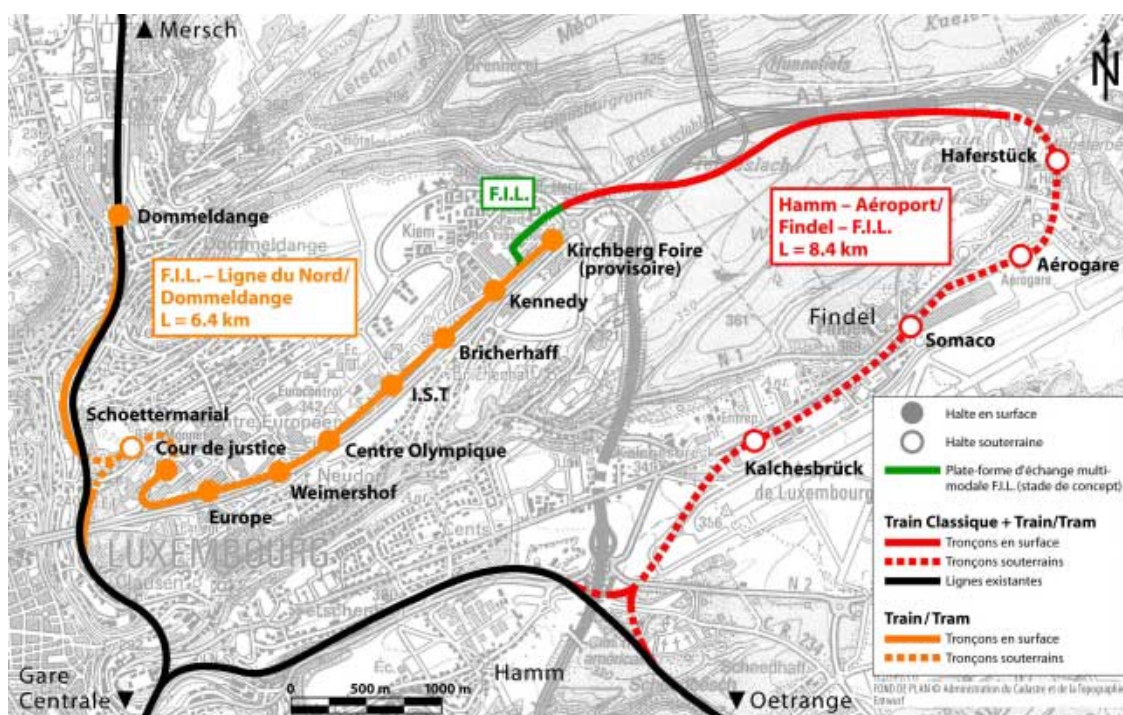
L'avant-projet sommaire sur lequel se base le raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel a été mis au point dans le cadre d'études confiées à plusieurs bureaux spécialisés et travaillant en concertation étroite avec des groupes d'accompagnement interministériels associant en plus des délégués de la Ville de Luxembourg et des CFL.

Sur la base de l'évaluation effectuée par le groupe interministériel qui a été institué par l'arrêté précité du Ministre des Transports du 14 juin 2000, de l'étude d'opportunité et de faisabilité concernant le projet d'un train-tram régional, communément connu sous le sigle BTB, et d'un paquet de mesures visant une amélioration à court terme de l'offre des transports publics par route, le Conseil de Gouvernement a décidé la planification d'un nouveau raccordement ferroviaire permettant la desserte de Kirchberg et de la région de Findel (cf. décision précitée du 10 novembre 2000). Les initiatives suivantes ont entretemps été prises:

- une étude approfondie des différents tracés sous les aspects financiers, techniques et environnementaux a été lancée;
- le tracé du nouveau raccordement ferroviaire à construire a été défini sur base d'un avant-projet sommaire;
- l'établissement des prévisions de demande à long terme ainsi que de l'offre de transport en termes d'horaire d'exploitation ont été établis.

Figure 6

Vue d'ensemble des nouveaux tracés du raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel



Source : Conférence de presse sur le projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel du 14 janvier 2003

Les développements observés dans les différentes régions du pays ont permis d'évaluer les données structurelles au niveau national pour les horizons 2006 et 2020. Parallèlement un concept d'offre plus détaillé pour le raccordement ferroviaire du plateau de Kirchberg et de Findel avec des connexions directes en travers de la Gare Centrale vers le sud, a été établi. Les données structurelles, le concept d'offre relatif au train dans la région de Kirchberg et

Findel, ainsi que d'autres compléments d'offres émanant des réseaux au niveau national, du réseau routier et des nouveaux parkings P+R ont permis de prévoir la demande pour les horizons 2006 et 2020. Une analyse de sensibilité a été également effectuée. La demande identifiée a été comparée avec l'offre conçue initialement et la capacité disponible aux heures de pointe.

La stratégie "mobilité.lu" prévoit une augmentation globale de l'offre actuellement assurée par les autobus et les trains en place. Si en 1997 la part du transport en commun au plateau de Kirchberg s'élevait à quelque 10%, cette quote-part devra progressivement dépasser 25% afin d'assurer un niveau de mobilité correct sur le plateau.

5.4.2. L'Intégration du train-tram dans le concept d'exploitation national sur le réseau ferroviaire

L'extension prévue du réseau ferré est accompagnée d'un nouveau concept d'exploitation "rail" qui prévoit une offre intégrée assurée par des trains classiques et des trains-trams. Le matériel voyageurs des CFL sera renouvelé et sa capacité sera augmentée; des trains-trams aptes à circuler sur le réseau ferré ainsi que sur une infrastructure légère susceptible de pénétrer davantage dans le tissu urbain (cf. nouvelle ligne traversant le plateau de Kirchberg) seront mis en circulation. L'offre ferroviaire future est complétée par un renforcement du réseau d'autobus dans le cadre du nouveau concept d'exploitation actuellement en voie d'élaboration. La stratégie "mobilité.lu" englobera également les relations transfrontalières régionales pour appréhender de façon optimale les flux migratoires quotidiens des frontaliers travaillant au Grand-Duché.

Les zones périphériques au Nord-Ouest de la Ville de Luxembourg composées du plateau de Kirchberg et de Findel se développent en tant que quartiers de commerce et de services.

L'infrastructure et les moyens de transport actuellement en place sur le plateau de Kirchberg ne suffiront pas à répondre à la demande totale de transport d'ici l'année 2020 (Estimations : demande totale de trafic: 238.400 voyages par jour pour la région de Kirchberg). Les artères principales desservant le plateau ont tendance à bouchonner aux heures de pointe et à gêner sensiblement la circulation. La création d'une liaison ferroviaire efficace reliant le plateau aux quartiers de la Gare et à Dommeldange et passant par ailleurs par Findel tout en s'intégrant dans le réseau ferré national existant sera de nature à alléger considérablement ces problèmes.

Les évaluations qui ont été effectuées par la cellule "Modèle de Trafic" et validées par l'IVL prévoient la création de 15.000 emplois et des logements pour 20.000 personnes dans les 20 ans à venir.

C'est pourquoi le projet de raccordement ferroviaire de Kirchberg et de Findel est une des priorités de la stratégie "mobilité.lu".

5.5. La reconversion des friches industrielles du Bassin Minier et la préparation de la partie Sud du plan sectoriel "Transports"

Dans le cadre du dossier “ mise en valeur des friches industrielles sidérurgiques ” sous la direction du Ministère de l’Intérieur un groupe de travail “ transport et circulation ” a été constitué.

Ce groupe se compose de représentants du Ministère des Transports, de l’Administration des Ponts & Chaussées, du Ministère de l’Intérieur, du Ministère de l’Économie et des CFL.

Sa mission est d’examiner toutes les questions relatives à la circulation routière, aux transports ferroviaires, aux transports en commun ainsi qu’aux embranchements routiers et ferroviaires posées par la mise en valeur des terrains en cause. Le volet pistes cyclables est traité dans le cadre du volet route.

5.5.1. L'analyse et les perspectives pour le trafic du Bassin Minier

Une analyse des aspects transports et circulation pour le seul site de Belval-Ouest s’avérant trop limitée, il a été décidé dès le départ l’étude en question non seulement aux autres friches industrielles, mais à l’intégralité du Bassin Minier.

En faisant abstraction des mouvements transfrontaliers, le trafic motorisé du Bassin Minier compte un tiers de mouvements à caractère purement local (limité au territoire de la commune où il prend son origine). Un deuxième tiers concerne les déplacements à l’intérieur de la région (trafic intercommunal dans le Bassin Minier). Le troisième tiers porte sur des échanges avec les autres parties du pays dont notamment la Ville de Luxembourg et sa périphérie (année de référence 1997).

Le modal split du Bassin Minier est de 12,6% contre une moyenne nationale de 14%. 50.000 des frontaliers travaillant au Grand-Duché de Luxembourg sont originaires de la Lorraine. Ils utilisent les transports publics à raison de 8% (contre une moyenne générale de 6% pour l’ensemble des frontaliers).

Dans la perspective de l’objectif d’un modal split de 25%, l’utilisation des transports en commun devra doubler dans le Bassin Minier, et tripler pour ce qui concerne les frontaliers lorrains, les données structurelles (habitat, emploi, scolarité) restant par ailleurs inchangées.

L’offre future des transports publics devra notamment tenir compte de la reconversion des friches industrielles et en particulier du site de Belval-Ouest ainsi que de la forte propension de frontaliers lorrains travaillant au Grand-Duché tout en tablant en outre sur une forte progression des données structurelles précitées.

L’adaptation des transports publics se fera dans le cadre d’un concept régional intégrant le train et l’autobus.

Le réseau ferré constituera l’épine dorsale du nouveau concept de transports publics à mettre en place. L’autobus desservira les relations où la voie ferrée est absente ou ne se justifiera pas ; il assurera par ailleurs une fonction d’apport vers le rail. Enfin, des parkings d’accueil seront créés à proximité des gares ferroviaires et routières tant à la frontière qu’à la périphérie des grandes agglomérations, conformément aux indications figurant dans le volet "infrastructure ferroviaire" de la stratégie "mobilité.lu".

5.5.2. La reconversion des anciennes friches industrielles de Belval-Ouest.

Pour ce qui est plus particulièrement du raccordement au réseau ferré du site des anciennes friches industrielles à Belval-Ouest suite au projet d'urbanisation du bureau Jo COENEN, les étapes suivantes ont été retenues lors de différentes réunions avec la société de développement AGORA. Elles seront réalisées au rythme de l'avancement de l'urbanisation du site :

Dans une première étape, l'arrêt de Belval-Sud sera réaménagé afin de pouvoir accueillir les flux de voyageurs attendus en présence de la demande générée par la création des nouvelles potentialités (e.a.: Centre de musique amplifiée, cinéma Utopolis et Dexia BIL) sur le site de Belval-Ouest. Cette étape sera finalisée en avril 2005, date qui correspond à celle de la mise en service des premiers bâtiments prévus sur le site.

Etant donné que la passerelle existante à la hauteur de l'arrêt Belval-Usines ne correspond pas aux exigences, il sera nécessaire de réaliser une passerelle provisoire jusqu'à l'aménagement d'un accès définitif pour accéder au site. Cet accès provisoire sera disponible pour début 2004 selon le planning actuel. L'accès définitif pour les piétons sera réalisé fin 2005/début 2006.

La deuxième étape du raccordement ferroviaire de Belval-Ouest comporte la réalisation de la nouvelle antenne ferroviaire entre Belval-Usines et Belvaux-Mairie (projet A3 de la stratégie mobilité.lu). Ce nouveau tracé laissera ouverte l'option d'une extension future de cette ligne par un nouveau tunnel vers Oberkorn/Differdange. La réalisation du nouveau tunnel vers Oberkorn/Differdange permettra de mettre hors service le tracé actuel de la voie ferrée à travers la localité de Belvaux ayant des pentes élevées et des rayons de courbure trop petits. La mise hors service de l'assise de la voie ferrée à Belvaux réduira les nuisances sonores actuelles et améliorera la qualité de vie dans le noyau de la localité.

En plus de l'arrêt Belval-Sud, deux arrêts supplémentaires seront créés sur cette antenne afin de desservir le site de façon optimale. Un premier arrêt se situera au niveau du lycée, le deuxième arrêt sera implanté en aval de la Mairie de Belvaux afin de raccorder l'antenne au centre de Belvaux ainsi qu'aux lignes d'autobus qui transitent par la localité. Étant donné que cet arrêt se situera 15-20 mètres plus bas que la mairie, il sera nécessaire de créer un lien fonctionnel rapide pour que les piétons puissent surmonter cette différence de niveau (par exemple sous forme d'ascenseurs).

Ces mesures infrastructurelles seront accompagnées d'une politique active en faveur des transports en commun afin d'atteindre l'objectif d'une augmentation du modal split à 25%. Cet objectif pourra uniquement être réalisé par une desserte nationale/régionale qui sera assurée prioritairement par le chemin de fer, une desserte régionale/locale qui sera assurée par les transports en commun par route ainsi que par une gestion du stationnement sur le site qui incitera les gens à recourir au transport en commun. Il faut à cet égard souligner en particulier l'importance de la gestion du stationnement et du parcage qui dans une approche trop généreuse pour l'accueil des voitures particulières anéantirait a priori tout effort consacré à la mise en place d'une offre de transports publics attrayante pour la desserte future du site de Belval-Ouest.

Dans cet ordre d'idées, il y a intérêt à opter pour un ratio des emplacements de parkings tel que projeté dans les nouvelles zones de développement de la Ville de Luxembourg (ratio d'un emplacement par 100 m² de surface de bureau), si l'offre des transports publics doit pouvoir constituer une réelle alternative à la voiture individuelle.

5.6. La Cellule Modèle de Transport

La cellule modèle de transport a été créée en 1997 sur l'initiative de la Ville de Luxembourg et du Ministère des Transports, projet auquel le Ministère des Travaux Publics a été associé en décembre 2000. Conformément à la convention du 29 décembre 2000 entre l'Etat et la Ville les trois partenaires exploitent ensemble le modèle de transport et en supportent les frais à parts égales.

L'exploitation du modèle de transport est placée sous l'autorité d'un conseil de gérance composé de six membres dont deux représentant la Ville et quatre l'Etat à raison de deux représentants du Ministère des Travaux Publics et de deux représentants du Ministère des Transports.

En 2002 la CMT a effectué notamment les prestations dans les domaines suivants:

- Etude de trafic pour l'extension sud-ouest de la Ville de Luxembourg (Cloche d'OR – Gasperich – Cessange)
- Analyse de trafic pour le réaménagement du raccord du contournement de la ville de Luxembourg à la rue de l'Industrie à Bertrange-Helfenterbrück
- Concept d'exploitation bus et train
- Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL)
- Plan directeur sectoriel "Transports" (PST)
- Actualisation du modèle de transport de 1997 à l'état 2002
- Préparation de l'Acquisition d'un nouveau logiciel de simulation de transport nommé VISUM/VISSIM (PTV) prévu pour 2003
- Exploitation de l'enquête aux postes frontière du Sud du Luxembourg réalisée en octobre 2001

5.7. Les projets Interreg dans le domaine des transports

Dans le cadre du programme Interreg IIA, une étude a été achevée en 2000 au sujet des transports publics entre la Rhénanie-Palatinat et Luxembourg. Elle a établi la nécessité d'améliorer les relations transfrontalières au niveau des transports en commun.

Conformément aux conclusions y relatives, une ligne d'autobus transfrontalière a été mise en service en date du 22 mars 2002 entre Bitburg et Luxembourg. La fréquence actuelle de cette ligne est de 2 heures dans les 2 sens. Après une période d'essai d'un an, il y a lieu d'analyser le succès de la ligne afin d'y adapter l'exploitation future.
